Expediente 0607

[illegible] 8-B-6

Nº

Ej Nº 04
(CN GRONDONA)

SECRETO

OPERACION "MALVINAS"

INFORME DEL GRUPO DE ENLACE ARA ANTE EL COMANDO DE LA FUERZA AREA SUR

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

OPERACION "MALVINAS"

INFORME DE ACTIVIDADES DEL GRUPO DE ENLACE DE LA ARMADA ANTE LA FUERZA AEREA SUR

1. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS ACTIVIDADES

1.1. Planes u órdenes recibidas:

1.1.1. Plan Esquemático 01"S"/82 COATLANSUR y contribuyentes de la FT79 (FLOTA DE MAR) y FT80 (AVIACION NAVAL).

1.1.2. El señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES ordenó como tareas del Grupo:

a. Asesorar a los integrantes de la FAA en operaciones sobre las tácticas y técnicas correspondientes a las operaciones aéreas navales, en particular las de ataque a unidades de superficie.

b. Canalizar los requerimientos de la FAA a la ARA.

c. Facilitar en todo lo posible el intercambio de información ARA-FAA.

Recomendó en particular deponer todo tipo de preconcepto u obstáculo doctrinario/político en procura de una mejor integración de esfuerzos contra el enemigo.

1.2. La integración del Grupo fue la siguiente:

1.2.1. Originalmente: (12 de abril)

Capitán de Navío Dn. MIGUEL ANGEL GRONDONA

Capitán de Fragata Dn. JORGE O. TROITIÑO

Capitán de Fragata Dn. RAUL OSCAR PIRRA

1.2.2. 17 de abril:

Se incorporó el siguiente personal:

Teniente de Corbeta Dn. PABLO A. DE DIEGO

Suboficial Principal Señalero M.R. 104179-4 JUAN CARLOS GARCIA

Suboficial Primero Operaciones M.R. 308861-7 ABEL NELSON ZABIA

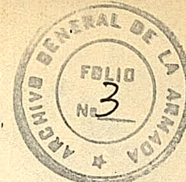
..//

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



//..

Cabo Principal Radiotelegrafista M.R. 325644-0
JOSE VICENTE GOMEZ

Cabo Principal Radiotelegrafista M.R. 337001-9
JUAN CARLOS CEJAS

1.2.3. El 30 de abril asumió Jefe de Grupo Enlace, Contraalmirante ALBERTO L. PADILLA.

1.2.4. El 2 de mayo se incorporó el Cabo Principal Conductor M.R. 334602-6 LUIS RAMON HOLLMAN.

1.2.5. El 14 de mayo se incorporó el Capitán de Fragata D. LUIS A. DUPEYRON.

1.2.6. El 17 de mayo se estableció COATLANSUR, señor Vicealmirante Dn. JUAN JOSE LOMBARDO, sin su Estado Mayor el cual permaneció en su asiento normal de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

1.2.7. El 17 de mayo se incorporó el Suboficial Segundo Operaciones M.R. 325201-7 RUBEN N. PELAEZ.

1.2.8. El 17 de junio el señor Vicealmirante Dn. JUAN JOSE LOMBARDO regresó a su sede en B.N.P.BELGRANO.

1.3. Cronología de las actividades:

12 de abril - Presentación al COMANDO DE AVIACION NAVAL y COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

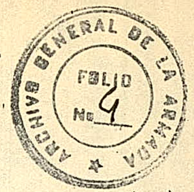
13 de abril - Presentación al COMANDO FUERZA AEREA SUR en COMODORO RIVADAVIA.

04 de mayo - El COMANDO FUERZA AEREA SUR cambia el asiento de las instalaciones del Aeropuerto al edificio de LADE en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA.

21 de junio - Finalizan las actividades en COMODORO RIVADAVIA y se realiza el traslado a BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA para devolución de material y presentación final al señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

22 de junio - Reintegro del personal del área PUERTO BELGRANO y regreso a BUENOS AIRES.

28 de junio - Presentación en Edificio "LIBERTAD".



29 de junio - Constitución del Grupo para labrar informe.

13 de julio - Elevación del informe y disolución del Grupo.

2. DIARIO DE GUERRA

Este Grupo no llevó un "DIARIO DE GUERRA" con formalidades de tal, pero sí un registro de actividades detallado a partir del 21 de mayo.
En el Anexo "ALFA" se incluye un resumen cronológico de activi dades trascendentes.
La documentación y antecedentes compilados por el Grupo de Enlace durante su gestión quedó bajo custodia en la JEFATURA DE AVIACION NAVAL del EMGA (Dto. Planes, Políticas y Doctrina), según detalle del Anexo "BRAVO". Esta documentación y antecedentes pueden proporcionar detalles ampliatorios durante el análisis de acciones.

3. PROBLEMAS ENCONTRADOS EN LA RELACION CON LA FUERZA AEREA ARGENTINA.

Se detallan en el Anexo "C".

4. PROCEDIMIENTOS TACTICOS DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

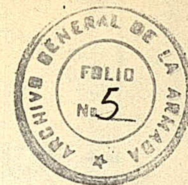
En el Anexo "C" se detallan aquellos con los que hubo problemas o controversias. En este párrafo sólo se precisan los aspectos de mayor interés, diferente a los aplicados en la ARMADA.

4.1. Organización

~~La FAS~~ sufrió varios cambios orgánicos desde su despliegue inicial, siendo el más trascendente el de la integración de FAS y CODASUR bajo un solo Comando (COFAS) y otros menores, los correspondientes a la incorporación a la FAS de medios del CAT y asignación de tareas de "Exploración y Reconocimiento". La que se describe a continuación fue la última versión orgánica adoptada.

a) La FAS respondió al concepto de "Fuerza Aérea de Tareas".

b) Estuvo integrada por un Comando del que dependían los Jefes de las Bases Aéreas Militares de Despliegue, autoridad máxima en cada aeródromo (En las Bases Aéreas Navales, en esta oportunidad se evitó el nombre de "Base Aérea Militar" y a la autoridad de la FAA que actuaba al mando se le dió la designación de: "Jefe de la Unidad alojada en....."). En total se cubrieron: BAAZ, CRV, SJU, SCZ, GAL, BARD y MLV.



c) De los Jefes de las BAMs dependían:

(1) Los Jefes de los Escuadrones Aéreos Móviles.

(2) Los CICs ("Centro de Información y Control").

(3) Los medios de defensa antiaérea.

(4) Los medios de Búsqueda y Rescate.

d) El COFAS contaba con un EM, del que a su vez dependían órganos de Comando, Control y Comunicaciones.

e) El EM del COFAS contaba con los siguientes departamentos:

- A-1: Personal (incorporaba auditor y médico).
- A-2: Inteligencia (incorporaba lo concerniente a claves, distribución de mensajes y guerra electrónica).
- A-3: Operaciones (operaba el CIC del Comando).
- A-4: Material.
- A-5: Comunicaciones (operaba una estación transreceptora en HF anexa al Comando, y otra en la Base Aérea Militar "Comodoro Rivadavia", así como el centro de teletipos, radioteletipos).
- A-6: Finanzas.

f) El Dto. A-3, (que duplicó el número de integrantes durante el conflicto), estaba organizado en base a un núcleo central (de Comodoros antiguos) y varias "Secciones Operativas", encargados de temas específicos:

(1) SOSAI (Superioridad Aérea e Interdicción). A cargo de operaciones de ataque.

(2) SOTA (Transporte Aéreo) Sumó además las operaciones de reabastecimiento en vuelo.

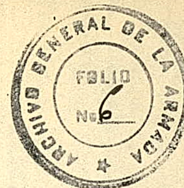
(3) SOBYS (Búsqueda y Salvamento).

(4) SODA (Defensa Aérea) Prácticamente se ocupaba de los radares y su operación.

(5) SOER (Exploración y Reconocimiento) Incluía el planeamiento y control de las "operaciones especiales", entendiéndose por tales las de engaño ("pinchada de lóbulos radar mediante aviones Lear Jet).

(6) SOED (Evaluación de daños) Llevaba el diario de guerra y fue creada cuando se integraron dos SS.JJ. del CAE, con la tarea de mantener informado a ese Comando de las operaciones en curso.

g) Para este conflicto, algunos Escuadrones o grupos dependieron directamente del COFAS (o su E.M.) y no de una BAM, en particular:



(1) Escuadrón FENIX: Integrado por los aviones civiles requisados (LEAR JET, CESSNA CITATION, MITSUBISHI, etc.) y sus tripulantes. Dependió del SOER.

(2) Aviones de Transporte asignados al COFAS: en la fase final dejaron de depender (nominalmente) del Comando Aéreo de Transportes y quedaron bajo comando del COFAS a través del Jefe del Grupo Transporte (quien ejerció igual cargo en la organización administrativa).

(3) Grupo de Exploración y Reconocimiento N° 1: Operó con medios asignados por el CAE y dependió directamente del SOER.

h) Cabe aclarar que la denominación "CIC" se empleó para dos organismos diferentes:

(1) Aquellos donde se llevaba gráficamente la situación aire provista por los radares / Red de Observadores del Aire. Funcionaban asociados a un radar, ligando a su operador con el operador de una mesa de ploteo, donde se evaluaba la amenaza (podría definirse como un CIC de Defensa Aérea). Debe destacarse que estos CICs carecían de personal en condiciones de conducir interceptaciones.

(2) Aquellos desde donde se planificaban y conducían las operaciones. Había uno asociado al Comando de la FAS y otros similares en cada BAM. Equivalían, por sus facilidades y funciones a las CCCs (Centrales de Operaciones en Combate) de la ARA.

4.2. Conducción de las operaciones:

Las operaciones se planificaban en el COFAS y las órdenes a los Escuadrones se emitían mediante "Ordenes Fragmentarias" (Ordenes de Operaciones abreviadas con formato tipo), muy detalladas, que dejaban muy poca o ninguna libertad de acción a los Jefes de Escuadrón para su ejecución. (En oportunidades se incluyó la lista de vuelo).
Para las operaciones de ataque de mayor envergadura, se destacaba un Jefe (normalmente Vicecomodoro) que había participado del planeamiento para actuar en vuelo (habitualmente en Cessna Citation) como "Oficial Control Aéreo Táctico", que en la práctica era sólo un retransmisor de acaecimientos al COFAS, o de órdenes de éste a las aeronaves en vuelo, pese a que sus facultades eran equivalentes a las del "Comandante Táctico Aéreo" de nuestra doctrina. Su empleo fue poco efectivo, pues muchas veces no hubo ligazón entre las aeronaves.

5. GUERRA ELECTRONICA

Es conveniente que este informe sea complementado con el específico sobre el tema que se ordenó librar al señor Teniente de Navío Dn. CARLOS OSCAR FIGUEROA, destacado de la Sección Guerra



Electrónica del COOP a similar Sección de la FAS, a su regreso a la BNPB.

6. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL

Todos los niveles se adaptaron rápidamente al cumplimiento de tareas poco comunes en el ámbito naval y lo reducido del Grupo facilitó el desarrollo de un alto espíritu de equipo.
Se labraron fojas de conceptos concurrentes para su envío a los destinos originales.

7. DEFICIENCIAS LOGISTICAS

La ARMADA no tiene previsiones específicas para satisfacer los requerimientos logísticos que impone el establecimiento de un Grupo de Enlace.
En el Anexo "D" se incluye un ayuda memoria al efecto.

ANEXOS: "A" - Síntesis cronológica de actividades trascendentes.
"B" - Relación de documentación y antecedentes del Grupo de Enlace entregados en custodia a la JEFATURA DE AVIACION NAVAL DEL EMGA.
"C" - Problemas encontrados en la relación con la FUERZA AEREA ARGENTINA.
"D" - Ayuda memoria con requerimientos para cubrir la tarea de Oficial de Enlace.-

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante FAS

ANEXO "A"

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



OPERACION "MALVINAS"

INFORME DEL GRUPO DE ENLACE ARA ANTE EL COMANDO DE LA FAS

ANEXO "A"

SINTESIS CRONOLOGICA DE ACTIVIDADES TRASCENDENTES (Substituto del "Diario de Guerra").

12 de abril - Traslado AER-EPO

- Presentación al Sr. COAN y Sr. JEM COOP.
- Recepción de equipos y directivas.

13 de abril - Presentación al Sr. COOP.

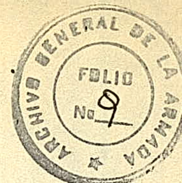
- Recepción de instrucciones.
- Reunión COAN sobre Plan de Comunicaciones COATLANSUR.
- Traslado EPO-CRV.
- Presentación a los Sres. COFAS y CODASUR.

14 de abril - Reunión con Sres. Jefes de Escuadrones y miembros E.M. F.A.S. para exposición sobre:

* Tácticas y Técnicas de las operaciones aéreas navales en particular las de ataque a blancos navales.
* Características de buques enemigos.
* Características particulares de operación del avión HARRIER/SEA HARRIER (Experiencia ARMADA DE ESPAÑA).
* Recomendaciones sobre operaciones en el mar y adiestramiento.

En la reunión se proveyeron juegos de fotografías y siluetas preparadas de antemano.

- Reunión con señores miembros del E.M. del COMANDO DE OPERACIONES AEREAS. Exposición sobre lineamientos generales del plan esquemático del CAE.



- Coordinación sobre problemas de Búsqueda y Rescate y decisión sobre instalación radiofaros en avisos de rescate.

15 de abril

- Se instaló teléfono directo y criptófono con el COOP en el local asignado al Grupo en las instalaciones de la IX Brigada Aérea.
- Se probaron ligazones y se coordinaron procedimientos internos y de comunicaciones.
- Se realizó un trabajo preliminar sobre aptitud de Puerto FITZ ROY como lugar de desembarco anfibio a requerimiento del Sr. Brigadier CAMBLOR y se requirió al COOP la información disponible.
- Se gestionó:

  * Autorización para vuelo de PUMA (PNA) a MLV. CAE no aprobó el cruce pero COFAS sugirió realizarlo "sin autorización expresa". Así se efectuó, sin novedad.

  * Que la FAS pasara al Comando del Vº Cuerpo los QAM de MLV y aeródromos del litoral.

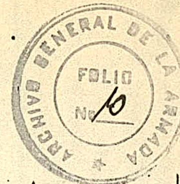
- Se coordinaron aspectos diversos sobre operaciones de Búsqueda y Rescate a nivel A-3 FAS, para sumar esfuerzos, dejando a otro nivel la decisión sobre Comando de estas operaciones.
- A partir de la fecha el Grupo intervino en la gestión de prioridades para el traslado modo aéreo de personal y cargas ARA en aviones de la FAA a requerimiento de los usuarios.
- Se estableció guardia permanente.

16 de abril

- Con intervención de C.GT.80.2 se coordinó un ejercicio de ataque de aviones de la FAA a blanco naval con guiado de explorador de la ARA.
- Se recibió y entregó la "apreciación anfibia" requerida al COOP (La FAS que había efectuado el requerimiento se desentendió del problema). Se proveyó copia al Comando del Vº Cuerpo, a su requerimiento.

17 de abril

- Se realizó el ejercicio de guiado de aviones de ataque sobre blanco naval (simulado por marcas de humo) coordinado el día anterior. Intervinieron 1 P-2 ARA y 2 M-V, 2 A-4B y 2 A-4C de la FAA con resultado satisfactorio.



- Se inició la compatibilización de los Planes de Comunicaciones y procedimientos de reconocimiento e Identificación de COATLANSUR, COFLOMAR (FT 79) y COFAS.

- Se incorporó al Grupo el personal de Operaciones y Comunicaciones para la Estación Receptora propia.

18 de abril

- Se continuó con la compatibilización de los Planes de Comunicaciones, Reconocimiento e Identificación.

- Se efectuó una reunión con el C GT 50.1 sobre Búsqueda y Rescate, complementando la coordinación iniciada el 15 de abril.

- Se gestionó un área restringida sobre el mar para realizar lanzamientos efectivos de armas por aviones de FAA.

19 de abril

- Se continuó con la compatibilización de los Planes de Comunicaciones, Reconocimiento e Identificación.

20 de abril

- Se realizó una reunión formal con A-3 COFAS y CODASUR para compatibilizar en forma definitiva el Plan de Comunicaciones y los procedimientos de Reconocimiento e Identificación.

- Se destacaron al COAN/COOP el Sr. CN GRONDONA y el Sr. CF TROITIÑO para coordinar procedimientos y en particular los planes de comunicaciones, reconocimiento e identificación.

- A requerimiento de COFAS se impartieron clases sobre generalidades de Disposiciones de Superficie y Guerra Electrónica.

- Finalizó el montaje de la Estación de Comunicaciones quedando S/S por falta de repuestos.

21 de abril

- En el COOP, trabajando con N-3 y N-5, se completó en el día la revisión del Anexo "C" al PLAN ESQUEMATICO 01/82 "S" COATLANSUR, elaborándose el Cambio 1 al mismo.

- En el COOP/COAN se aclararon detalles en cuanto a procedimientos y posibilidades de intercambio de información FAS-ARA.

- Se alertó al Sr. COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, Sr. COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL y Sr. JEFE DE E.M. DEL COOP, sobre la naturaleza de las relaciones con los Sres. COFAS (Brigadier CRESPO) y CODASUR (Brigadier CAMBLOR) y sus EE.MM., en particu-



lar sobre su encare de la "Guerra Naval" y la dificultad previsible de lograr una acción coordinada y acatamiento de la autoridad de COATLANSUR.

- Regreso a CRV de los Sres. CN GRONDONA y CF TROITIÑO.

- Quedó montado un tablero de información para mantener actualizada la situación de superficie y graficar derrotas de los vuelos de Exploración en la Central de Operaciones de la FAS.

- Se pusieron de manifiesto serios problemas con la obtención y mantenimiento de las prioridades para los traslados modo aéreo a MLV ante el incremento de requerimientos de las tres FF.AA., que requirieron intervención activa del Grupo.

- Se analizó el procedimiento de aproximación a la BARD por corredores aéreos fijados por el C GT 80.1 mediante mensaje. COFAS modificó el mismo y lo impuso como autoridad de control.

22 de abril - Se realizó la última reunión referente a compatibilización de los planes de Comunicaciones, y procedimientos de Reconocimiento e Identificación, no aceptando COFAS el nuevo Anexo "C" del Plan Esquemático de COATLANSUR que reflejaba los acuerdos surgidos en las reuniones anteriores.

- Se realizaron las ejercitaciones de ataques simulado a buques de FT 79 con aviones de la FAA.

- Se consolidaron las siguientes tareas rutinarias que se mantuvieron hasta la disolución del Grupo de Enlace:

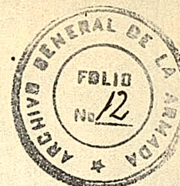
  * Recepción y ploteo de la información de tráfico marítimo producida por CONATRAM.

  * Recepción y diseminación de la apreciación de inteligencia de COATLANSUR.

  * Recepción y ploteo de la información de los vuelos de Exploración con aviones de la ARA (derrotas, informes de contacto y ampliatorias, etc.).

  * Gestión para obtención de plataforma en MLV para los aviones de SLM de la ARA.

  * Intercambio de información sobre operaciones FAS y operaciones ARA.



* Recepción y encaminamiento de personal y cargas de la ARA en tránsito a MLV vía COMODORO RIVADAVIA.

- Se gestionó e instaló una línea de teléfono directa con el COAN.

23 de abril - Se puso en servicio la Estación de Radio con 2 Receptores, 1 Transreceptor y 1 Sùncho Radiotelefónico para interceptación de mensajes de contacto de los aviones de exploración de la Armada y eventual apoyo a los mismos.

24 de abril - Se coordinó un ejercicio de localización y ataque a unidades de superficie de la FT 79 con avión guia y atacantes de la FAA (CFT 79 - GFH 241835 - MESES 07).

26 de abril - Se ejecutó el ejercicio de localización y ataque coordinado el día 24 con el DD SANTISIMA TRINIDAD, 1 Lear Jet, 2 MK-62 y 2 A-4C con resultado negativo dado que los aviones no entraron en contacto con la unidad de superficie.

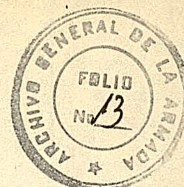
- A raiz de las operaciones previstas por la FAS con motivo del ataque inglés a las GEORGIAS, se reiteró al N-3 COOP y JEM/N-3 COAN la dificultad de lograr una acción coordinada con la FAS y el acatamiento de las reglas de la guerra naval y autoridad de COATLANSUR, así como para mantener un fluído intercambio de información sobre operaciones en curso.

28 de abril - Se gestionó ante el COAN y C GT 80.2 la normalización de la información de los vuelos de exploración, a efectos de optimizar la provisión de información al COFAS.

- El Comodoro FERRI "Jefe del Grupo de Exploración de la FAA", que hasta el momento operaba en el ámbito del COAN, se trasladó a COMODORO RIVADAVIA, bajo dependencia del COFAS y se instaló de hecho en las oficinas propias.
A partir de ese entonces se sumó a las tareas del Grupo de Enlace la de mantener informado al COOP/COAN sobre actividades de "exploración" de la FAA.

30 de abril - Asume la Jefatura del Grupo de Enlace el Sr. Contraalmirante D. Alberto L. PADILLA.

1 de mayo - Se coordinó el avión tanque para ataque de aviones SUE. Operación anulada por demoras en el alistamiento y falta de luz.



2 de mayo - Se coordinó nuevamente el avión tanque para ataque con aviones SUE. La operación fracasa por fallas en el sistema de transferencia en uno de los aviones.

- Se coordinó la utilización de aviones M-III para intercepción de aviones HARRIER bajo control de unidades de la FT 79. No se concretó por falta de oportunidad. (GFH 021639 de CFT 79).

- Se agregó a la rutina diaria la tarea de recibir y difundir la posición de buques propios en el área MLV para evitar el ataque a unidades propias por aviones de la FAA.

3 de mayo - Se participó en la coordinación de las operaciones de apoyo al ARA "SOBRAL" atacado a 0130.

- Se efectuó el traslado de la oficina del Grupo Oficiales de Enlace desde el aeródromo a las instalaciones de LADE en la ciudad de CRV.

4 de mayo - Se coordinó el avión tanque para ataque con aviones SUE. Operación que culmina con el hundimiento del HMS SHEFFIELD.

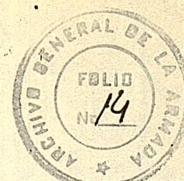
- Se cursó un requerimiento de COFAS para que los aviones de exploración de la ARA apoyaran los vuelos del puente aéreo a MLV. Se efectuó la coordinación de esta operación con COAN y C GT 80.2. No se concretó por cambio de planes en los vuelos de exploración propios.

5 de mayo - Se intervino activamente en las coordinaciones de las operaciones de apoyo al ARA "SOBRAL".

6 de mayo - Se gestionó el traslado de elementos críticos de la FAA a la E.A. CALDERON a requerimiento de COFAS, cumplimentado con dos vuelos de BE-200.

7 de mayo - Ante la alarma de ataque aéreo inminente a la BARD provista por un L-188 que participaba en la búsqueda de naufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" (5 Medianos en FO, en aproximación a Río Grande), se participó en la evaluación de la información y coordinación de medidas defensivas. Posteriormente los contactos se identificaron como pesqueros polacos.

8 de mayo - Se incorporó a las tareas de rutina diaria la coordinación de aviones TQ para las operaciones de ataque con SUE.



9 de mayo - A raiz de la información del radar de MLV entre 0401 y 0511, (luego apreciada como falsos ecos/interferencia radar) se genera en la FAS alarma de ataque inminente y aprestos para brindar apoyo aéreo. Se interviene en la canalización del requerimiento del COFAS sobre exploración aérea y ataque simultáneo con SUE, que no se concreta.

13 de mayo - Se gestionó ante el COOP la provisión de elementos de cama y partidas de racionamiento a efectos de incrementar las capacidades para alojar en la Prefectura a personal de la ARA en tránsito.

14 de mayo - Se requirió al SICO la provisión de tablas de predicción sobre propagación ionosférica del LIARA con CRV como cabecera, a pedido del A-5 FAS.

15 de mayo - Producido a 0420 el ataque a la E.A. CALDERON como resultado del cual se destruyeron 5 IA-58, 3 T-34C y 1 SKYVAN, la agrupación FA MALVINAS cursó un pedido de apoyo aéreo a la FAS a ser ejecutado a la salida del sol. El mismo se postergó para más tarde por carecerse de buena información sobre la posición de las unidades de superficie enemigas. El COFAS solicitó por intermedio del Grupo de Enlace que se efectuara reconocimiento aéreo con los otros T-34C disponibles en MLV. A este requerimiento se contestó, por orden del COAN, que los aviones navales asignados a MLV estaban bajo control operacional de COGRUNAVINAS y que su empleo debía coordinarse localmente en las islas.

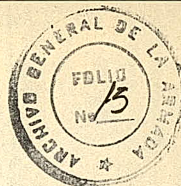
- COFAS requiere al CAE (CRVCFAS 15-1820) se gestione que las aeronaves de combate de la ARA desplegados en el TOAS, mientras no están embarcadas, actúen bajo control operacional de la FAS a efectos de integrar la maniobra aérea sobre objetivos materiales en la zona MALVINAS.

16 de mayo - El COATLANSUR contesta al pedido anterior (COATLANSUR 16-1939) en forma negativa, argumentando que por su misión y naturaleza del teatro de operaciones corresponde que esos medios se mantengan bajo su Comando.

17 de mayo - COATLANSUR se traslada a COMODORO RIVADAVIA sin su EM, que permanece en la BNPB y se instala en la oficina del Grupo de Enlace.

- Se habilita un SUNCHO telefónico con COOP/COAN.

- La FAS comenzó a producir apreciaciones diarias de inteligencia y se gestionó su transmisión al COOP.



21 de mayo - Detectado el desembarco en SAN CARLOS, se coordinó el ataque de A-4Q de la A.R.A. a dicha zona, junto con aviones de la FAA.

- A pedido del COAN se requirió a COFAS protección contraérea a las agrupaciones de ataque para mantener el dominio del aire, a fin de disminuir las bajas propias por acción de las PAC5 enemigas.

- CODASUR no consideró aceptable el empleo de aviones M-III / M-V para escolta / "sombrilla aérea" por falta de eficacia y riesgo y no se satisface el requerimiento.

- Los ataques de la FAS y los 2 de A-4Q (6 a la mañana sin localizar blnco y 6 a la tarde) tuvieron como objetivo material unidades navales en el ESTRECHO DE SAN CARLOS.

22 de mayo - A pedido del COAN se requiere al COFAS reconocimiento fotográfico/sensor infrarrojo en la zona de la cabecera de playa SAN CARLOS. COFAS (Sr. Brigadier CAMBLOR) no satisface el requerimiento por considerar no aceptable esta operación por falta de medios adecuados y alto nivel de riesgo.

- Previa consulta con el COAN se coordinó con A-3 FAS el ataque conjunto de A-4Q A.R.A. y A-4 B/C FAA, por la tarde, a blancos en la zona de desembarco / cabecera de playa, asignándose: PUERTO SAN CARLOS y PUERTO SUSSEX a FAA (1 división a cada uno) y Establecimiento SAN CARLOS a la A.R.A. - (3 A-4) con hora sobre el blanco 1500.

- COAN informó que la salida de A-4Q se produciría sobre blanco naval en la boca sur del ESTRECHO DE SAN CARLOS y que los SUE atacarían un PAL al ENE de MLV A posteriori informó que la operación de A-4Q se suspendió por falta de luz y la de SUE se canceló, sin indicar razones.

- El conocimiento del cambio del blanco coordinado para los A-4Q motivó que COFAS requiriera informes al respecto, cuestión que se retransmitió al COAN y COOP, a donde se había trasladado transitoriamente COATLANSUR.

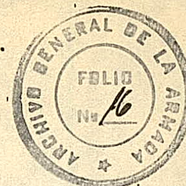
- Como resultado de la gestión precedente se le informó al Sr. COFAS, de parte del Sr. COATLANSUR que los medios aéreos, en el futuro, serían utilizados en forma coordinada. Surgió así el mensaje COFAS 222000, con orden de operaciones abreviada ("Orden Fragmentaria" Nº 1209" para la FAA) para los A-4Q, según el siguiente programa:

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



HORA SOBRE OM	AVION	BLANCO
0900	6 M-V	Dos buques en Bahía SAN JULIAN (51°52'S 60°40'W)
0905	3 A-4Q	
0910	9 A-4B	

Horas a confirmar según información que debía proveer el explorador EMB-111 cuyo vuelo ya estaba previsto por el COAN.

- Por requerimiento del COAN se solicitó a la FAS 3/4 vuelos de LEAR JET entre 230400 y 230700 a efectos de activar PAC5 del enemigo.

- Por requerimiento A-3 se solicitó al COAN reconocimiento armado con MC-32/33 sobre PUNTA ROQUERA, RINCON DE SAN MARTIN e Islas CISNE a ser efectuado durante el 23 de mayo.

23 de mayo

- A 0630 el Sr. COATLANSUR viaja destino BUENOS AIRES.

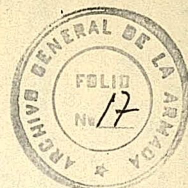
- Durante la noche del 22 al 23 se efectuó exploración contínua con EMB-111/S= 2E para dar preaviso sobre ataque de superficie a RIO GRANDE y RIO GALLEGOS. A 0720 el único explorador E/S (S-2E) regresó por fallas, sin proveer la información que se había previsto en la "Orden Fragmentaria 1209" - Esta situación motivó un pedido de explicaciones por parte del COFAS (que atribuyó el tener inactivos 20 aviones de ataque por falta de información), la que fue satisfecha previa consulta al COAN. Argumentos utilizados:

  a) Fundamentos elementales de la guerra en el mar: (movilidad de las unidades, continuidad y persistencia en la exploración para que sea productiva, etc.).

  b) Aleatoriedad de la aparición de fallas en el material de vuelo

  Se explicó además que, existiendo una cabecera de playa y habiendo en la zona de SAN CARLOS unidades navales apoyando el desembarco, había correctos objetivos materiales sobre los que empeñar la aviación de ataque.

- A partir de 0925, en que COAN comunicó su intención de atacar SAN CARLOS con A-4Q y al grupo PAL con SUE, se efectuó una serie de arduas gestiones para coordinar los requerimientos del COAN al COFAS y del COFAS al COAN, que discrepaban en cuanto a los objetivos materiales (naturaleza, posición y hora) y posición y hora de reabastecimiento en vuelo, que culminaron con la concreción de un ataque de 3 A-4Q a 1415/1420 sobre unidades navales en BAHIA HOSPITAL* PUERTO SAN CARLOS y una salida de 2 SUE que regresó sin localizar el blanco.



- Regresó de BUENOS AIRES el Sr. COATLANSUR y ordenó al COOP / COAN emitir SITREP de unidades a 0800.

24 de mayo

- Se constituyó el "CEOPECON" en COMODORO RIVADAVIA (COATLANSUR, CAE y Cte. Vº Cuerpo) y se incorporó a las tareas de rutina diarias del Grupo de Enlace el recibir y diligenciar los SITREPS del COOP.

- Se efectuaron gestiones para que el N-5 COOP filtrara y agilizara el diligenciamiento de los mensajes para COATLANSUR.

- A requerimiento del A-2 FAS se intervino para aclarar información de inteligencia sobre probable RADAR en la Isla BEAUCHENE y/o piquetes en las proximidades de la misma, producida por A-2 del grupo GRA de la FAS, mencionando como fuente información posvuelo de SUE. (La información A.R.A., vía Comando, discrepó con la provista por el personal FAA).

- A raíz de la demora en proveer información de contacto sobre 2 medianos estimados piquetes radar al WSW de GRAN MALVINA, (contacto de 0840 informado a 0945), habiendo operaciones de ataque en desarrollo, se sugirió al COAN emplear el avión retransmisor de comunicaciones (OCAT) de FAA.

- Ante la información del COAN sobre intención de efectuar reconocimiento armado en la Isla BEAUCHENE con 2 A-4Q, el Sr. COFAS requirió se atacara a probables piquetes localizados a 0840, por constituir una amenaza para su grupo aéreo de ataque. A 1035 el Sr. COATLANSUR ordenó atacarlos con 2 SUE, lo que no se concretó por quedar S/S. El Sr. COATLANSUR ordenó su ataque por la tarde con aviones A-4Q, el que no se concretó al no poderse mantener exploración en contacto.

- Se participó en la alerta a pesqueros y otros buques operando en el GOLFO SAN JORGE por la pérdida de un avión IA-58 que realizaba búsqueda visual costera en el mismo.

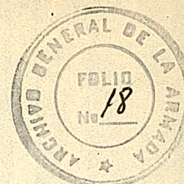
- A requerimiento COFAS se solicitó al COAN ataque con SUE a un piquete ubicado aproximadamente 11 millas al N de la Boca del Estrecho SAN CARLOS. COAN informó que no podía realizar ataques con AM-39 a blancos ubicados a menos de 25 millas de la costa.

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



25 de mayo - A 1040 hs. a requerimiento COAN se solicitó avión Tanque a 1300 hs. para operación de SUE.

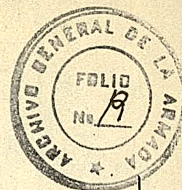
- A partir de 1120 hs. COFAS comienza a formular los requerimientos para el COAN en formularios impresos, firmados por el Comandante o su representante y con constancia de trámite.
El 01/82 requería exploración para detectar posibles piquetes radar en el sector N de MLV y el 02/82 complementario del anterior, ataque con avión SUE en coordinación con aviones de FAA sobre los blancos que proveyera el explorador. Los requerimientos no fueron satisfechos por falta de explorador y por estar en preparación la operación de ataque con SUE al grupo PAL con la información provista por COA-GRUNAVIVAS.
A partir de esta oportunidad se incorporó a la rutina del Grupo Enlace el recibir los requerimientos FAS, retransmitirlos al COAN e informar a la FAS sobre su resultado. (Se recibió hasta el N° 40 del 13/6/82, para ser ejecutado el 14/6/82 y correspondieron a operaciones de exploración, salvo los N° 02 y 32/82, éste último sobre guiado de aviones de ataque con SUE).

- A 1210 se proveyó al A-2 FAS información de avistaje de 2 FG próximas a E.A.CALDERON, manteniéndose actualizada la información, lo que permitió concretar su ataque por parte de aviones de la FAA.

- En coordinación con el COAN, se actualizó la posición del Grupo PAL a los SUE en vuelo mediante el avión tanque, pasándose a 1530 la posición 50° 38'S 56° 08'W, sobre la que se efectuó el lanzamiento. (Luego reconocido como portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR"). Esta posición tenía una diferencia de 26 y 46 millas con la suministrada previamente por el CAE en base a "fuentes confiables", (correspondientes al PAL "HERMES" y PAL "INVINCIBLE" respectivamente).

- Se visitó al TN ARCA, evacuado de MLV, en el Hospital Reubicable de la FAA y con la información que proveyó se produjo un mensaje ampliatorio (OFECONDA SUR 26-0606).

- Se proveyó a la SOB y S de la FAS el detalle de la información sobre características y posición de aviones A.R.A. derribados y situación de pilotos recuperados.



- Se proveyeron al COFAS, a su requerimiento, los parámetros de lanzamiento rasante de cohetes 5".00 ZUNI empleados por los aviones MC-33.

26 de mayo - Se comenzaron a recibir los SITREPS del COOP mediante mensaje naval.

- Se coordinó avión tanque para reconocimiento armado con 2 A-4Q en la Isla BOUGAINVILLE, el que no se concretó por falla de reabastecimiento de un avión.

- A requerimiento A-3 FAS se solicitó al COAN información sobre tipo, características y cantidad de bombas NAPALM que pudieran ser facilitadas a la FAA.

- Se participó en la coordinación de la recuperación de los pilotos derribados recuperados en E A CALDERON.

27 de mayo - A partir de la fecha se incrementó la intervención de este Grupo en el intercambio de información entre la FAS y el COOP sobre Guerra Electrónica (en particular a inteligencia de las comunicaciones). La FAS incluía en su información la recibida de la Cía. de Inteligencia del EA.

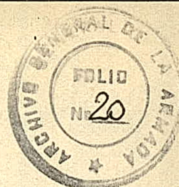
- A partir de la fecha la FAS, además de continuar formulando los requerimientos de exploración a la A.R.A. (para la fecha se habían emitido los Requerimientos 04 y 05/82), comenzó a efectuar vuelos de "exploración y reconocimiento" en el área al N de las islas MALVINAS, utilizando aviones C-130H asignados a ese efecto, con el propósito de localizar blancos navales para su posterior explotación. Cabe destacar que el procedimiento de vuelo se distinguía por:

  * Derrota y puntos de emisión fijados por A-3 de la FAS previo al vuelo.

  * Vuelo controlado directamente por A-3 de la FAS en HF (en claro) desde COMODORO RIVADAVIA, con intercambio de información y órdenes en forma continua.

  * Las modificaciones de las derrotas y procedimientos de emisión eran ordenadas desde COMODORO RIVADAVIA en función de la información sobre raids/PAOs del enemigo provista por el radar de MALVINAS.

  (Durante la ejecución del vuelo se asesoró sobre la inconveniencia de los procedimientos aplicados).



- A 1230 se informó a A-3 de la FAS sobre vuelo de reconocimiento armado de 2 A-4Q, desde Canal COLON hasta Pto. EDGARDO, Bahía SAN JULIAN e Isla SAN JOSE, efectuado durante la mañana, sin novedad.

- Se coordinó avión tanque para A-4Q entre 1400 y 1500, pero debido a operación simultánea de A-4B y A-4C de FAA quedó disponible a 1530 Hs. Posteriormente se anuló por fallas de los A-4Q.

- En horas de la tarde efectuó una visita al Comando de la FAS el Sr. COARA, acompañado del Sr. COAN.

28 de mayo - Se requirió avión tanque para SUE, para 1400, obteniéndolo recien para 1545 horas por operaciones de la FAS. A 1420 horas se informó sobre la cancelación de la operación de SUE por información del blanco (Grupo PAL) poco precisa y la de A-4Q (Reconocimiento Armado sobre CHOISEUL) por niebla). Al conocer la noticia de la cancelación de la operación SUE, el Brigadier CAMBLOR y A-3 de la FAS manifestaron su desconcierto dado que la información disponible era similar a la utilizada en el ataque al "ATLANTIC CONVEYOR" (procedente de "fuentes confiables", ver el cuarto párrafo del 25 de mayo, a fs. A-11) y que el avión tanque ya estaba en vuelo con 83.000 libras. Pese a haberse condicionado la utilización del tanque para la ARA a las operaciones de la FAS, se atribuyó, erroneamente, la cancelación de estas últimas al haber cedido, en vano, el KC-130 a la ARA.

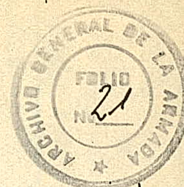
- Se inició la coordinación para el traslado de la batería costera de dos misiles AM-38 a MALVINAS.

- Se puso de manifiesto un conflicto entre los horarios de plataforma en MLV para los aviones navales, coordinados localmente en MALVINAS y los otorgados por la autoridad de control en COMODORO RIVADAVIA, en circunstancias críticas por el fuego enemigo sobre el aeródromo y la necesidad imperiosa de abastecimiento a las fuerzas.

- Continuaron los vuelos de "exploración y reconocimiento" con C-130 H en la zona al N de MALVINAS bajo control de la FAS.

- Se proveyeron a A-3 / A-4 las características de bombas NAPALM.

29 de mayo - A raiz de un asesoramiento erróneo, el COMANDO AEREO DE TRANSPORTES reemplazó los 2 C-130 previstos



para el traslado de la batería de AM-38 de EPO a CRV por un BOEING 707 que no pudo satisfacer el requerimiento, lo que motivó retrasos en la operación y la intervención de este Grupo para obtener el traslado con C-130 H, como estaba previsto originalmente.

- Se gestionó ante A-5/A-3 COOP se verificaran las demoras en la tramitación de mensajes para COATLANSUR, en particular el SITREP, que registró una demora de 4 horas.

- A 0750 el Sr. COFAS proveyó la siguiente información sobre posición de unidades del enemigo, procedente de: "Fuente confiable":

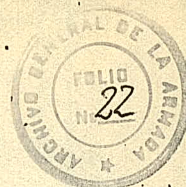
UNIDAD	POSICION		HORA
INVINCIBLE	51° 19'S	55° 20'W	290100
HERMES	51° 11'S	54° 48'W	290100
QUEEN ELIZABETH II	50° 22'S	53° 43'W	290100

- A 0850 el Sr. COFAS le requirió al Sr. COATLANSUR aviones SUE para atacar al poraaviones enemigo en forma conjunta con A-4 de la FAA, de manera tal que estos últimos pudieran asegurar llegar al PAL luego de penetrar la cortina tras la acción del misil AM-39 de los SUE, quien dió conformidad a la operación, por lo que el requerimiento fué cursado al COAN.

- A 0955 el Sr. COFAS preguntó por la operación, y se le confirmó que estaba en planificación en el COAN, pero que habría problemas de performance de las aeronavaes, tácticas diferentes, etc.
Ante la demora, informó que iba a requerir al Sr. COFUAER la asignación, para no dilatar la concreción de la operación. Se informó de esta circunstancia directamente al Sr. COAN por estar el Sr. COATLANSUR en reunión en el CEOPECON y se le envió mensaje a este último.

- A 1020 y mientras se intecambiaba información para coordinar la operación, el Sr. COFAS manifestó que no se podía efectuar con A-4B porque no tenian suficiente autonomía por oxígeno líquido (tanque de 5 lts). Se lo consultó sobre el empleo de A-4C que no tienen ese problema (tanque de 10 lts.) y quedó en confirmar.

- Simultaneamente el Sr. COATLANSUR, en conversación telefónica con el Sr. COAN, ordenó efectuar la operación de guiado de A-4 de la FAA con SUE, dejando librado al Sr. COAN la decisión sobre empleo o no del único misil disponible, según situación táctica.



- Continuó la coordinación y el COAN requirió KC-130 en 55° 20'S 58°00'W a 1330 para efectuar reaprovisionamiento en curso (55 millas rumbo 085°) y además para el regreso en 53° 35' S 64° 00' W. Por operaciones de la FAS en desarrollo, recién se consiguió el tanque para 1545 a la ida. En el interín la FAS redesplegó 5 A-4C a GRA configurados con 3 bombas de 500 Libras c/u. Se fijó como condición para la ejecución de la operación conjunta que las tripulaciones de FAA dispusieran de 30 minutos en tierra para prevuelo, lo que determinó que se fijara una hora límite para iniciar la operación.

- Producido el despliegue el tanque sufrió una demora adicional de 15 minutos para estar en posición inicial, (1600hs), lo que motivó que a 1440 horas el COAN decidiera la cancelación de la operación en su totalidad.

- A 1410 el COAN había informado la presencia de "1 mediano" en 50° 40'S 59° 00'W hora 1356, (confirmado por avistaje de un M-V). Ante la anulación de la operación SUE, se requirió al COFAS emplear los medios disponibles (A4 y KC-130 en vuelo) para atacar dicho blanco. COFAS manifestó no poder satisfacer el requerimiento por tener los A-4C desplegados en GRA y disponer de pocos A-4B E/S.

- Se concretó el cruce de 1 DH-C6 de la FAA a E. A. CALDERON para recuperación de pilotos derribados, coordinada previamente con intervención de este Grupo, y se intervino en la distribución en hospitales y evacuación del personal A.R.A.

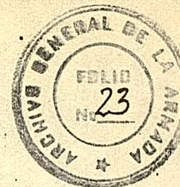
- Se coordinó avión KC-130 para operación SUE/A-4C para el día 30 de mayo para 1300 hs.

30 de mayo - A 0845 el Sr. COFAS proveyó la siguiente información sobre unidades enemigas, de Fuente confiable".

UNIDAD	POSICION	HORA
"INVINCIBLE"	51° 38'S 53° 03'W	No Determinada.
"HERMES"	51° 34'S 54° 30'W	
"QUEEN ELIZABETH II"	51° 34'S 54° 30'W	

QAM en zona: Viento SW 10/15 m/s. visibilidad 6 a 10 Km 5/8 de estratus cúmulos a 300/500 m. Temp. 8°/10°C.
Temperatura del agua 3°/5°, Estado de Mar 3/4.
Estos datos fueron retransmitidos al COAN

- COAN informó intención efectuar reconocimiento armado con 2 A-4Q en la Isla BOUNGAINVILLE y continuar con la operación ataque al PAL con SUE/A-4C sobre información del PAL provista por COAGRUNAVINAS. Ordenó no actualizar la posición del blanco vía KC-130.



- A 1150 COAN informó cancelación del reconocimiento armado de A-4Q por falla de cohetes y modificó horario de reabastecimiento a 1330 hs.

- A 1403 se informó al COAN que los SUE habían finalizado maniobra de reabastecimiento.

- A 1530 se recibió información oficiosa de la FAS sobre el éxito de la operación conjunta sobre el PAL "INVINCIBLE".

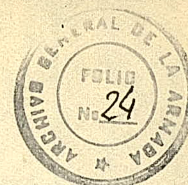
- A 1734 el Sr. JEM del COOP informó que a 1433 se habría hecho impacto con un AM-39 sobre PAL "INVINCIBLE" y con bombas de dos A-4C de la FAA configurados con 3 bombas de 500 Libras cola Frenada, c/uno, lanzadas en reguero.
  A "posteriori" el COAN informó que el lanzamiento de 1433 se había efectuado en posición 51° 22'S 55° 30'W correspondiente a la información MALVINAS de 1230 hs.

- A partir de la fecha se incorporó a las tareas de rutina del Grupo de Enlace intervenir en el control de las operaciones y logística de los buques hospitales propios.

31 de mayo - A requerimiento del Sr. DGMN se intervino para confirmar recepción de los misiles SAM-7 procedentes de LIBIA, su distribución y envío a MALVINAS y para analizar la necesidad de requerir instructores para su empleo.

- A raíz de una consulta del Sr. COFAS sobre disponibilidad de SUE para ataques con armas convencionales, guiado de aviones de F.A.A., el Sr. COATLANSUR informó que estaban en la BACE, S/S por problemas de computadora y que se iba a informar cuando estuvieran disponibles.

- Con motivo de lo expuesto en el párrafo 2.A.2) B) del SITREP COPERVALES 292000 sobre anulación de ataque de aviones SUE por no disponer en tiempo del KC-130 para reabastecimiento (ver día 29 de mayo), COFAS emitió su GFH 310835 MAY 82, recriminando las interferencias en las operaciones de la FAS debido a las variaciones en los requerimientos del COAN para uso de los KC-130 y cancelaciones no informadas a tiempo, etc., COOP requirió la intervención del Grupo de Enlace para atenuar el efecto de esta polémica.



1° de junio - Se recibió vía Cargo Comunicaciones de la BAAZ el oficio SICO,CU4 N° 27/82 del 3 de mayo de 1982 y el mensaje naval JESERCONVALES 031201 MAY estableciendo la "Estafeta Temporaria COMODORO RIVADAVIA". Aclarado con el COOP y por éste con el SICO, se canceló por falta de personal y medios.

- Se incorporó a la gestión de rutina del Grupo el intervenir en la operación de los pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" para abastecimiento de MALVINAS.

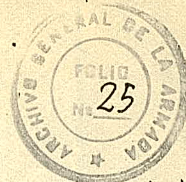
- Se incorporó a la rutina del Grupo la intervención en la coordinación del transporte de cargas a MLV en aviones de la ARA cumpliendo las prioridades asignadas por el CEOPECON, cumpliendo precisas instrucciones del Sr. COATLANSUR.

- Continuaron los vuelos de "exploración y reconocimiento" en la zona al N de las Islas MALVINAS con C-130 H de la FAS (ver 27 de mayo en fs. A-12). A 1330 hs. el C.G.T.50 (GRA) informó que a través del CIC MLV había recibido información sobre pérdida de contacto a 1043 hs. con un C-130 H en esa tarea en posición 50° 58'S y 59° 55'W. Este grupo intervino en la coordinación del empleo de los medios de FAA y ARA para Búsqueda y Rescate, empleándose a tal efecto el Buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO" (quien luego coordinó la búsqueda con el Buque Hospital HMS "HERALD") y para radiodifusión por el Servicio del SECOSENA sobre búsqueda de naúfragos.

- A 1430 hs. el COAN requirió reconocimiento fotográfico urgente en Punta CORRENTADA para localizar la posición de un probable emplazamiento de a.a. Pasado el requerimiento a la FAS no fue satisfecho por carencia de medios apropiados, nivel de riesgo y meteorología.

- Se intervino en la coordinación de un vuelo de 2 H-3 ARA con cruce GRA - E.A.CALDERON (ETA 1730) y regreso, para SLM de la base.

- A-3 FAS requirió información sobre la ejecución de la operación con H-3 y capacidad de apoyo logístico (JP-1, bomba, filtros, etc.) de la E.A. CALDERON para efectuar una operación similar con S-61 a efectos de intentar el rescate de un probable sobreviviente derribado en las proximidades. Previa consulta al COAN y GT 80.1 se informó que no había JP-1 remanente ni microfiltro.



- Se recibió correspondencia particular sellada "CENSURA NAVAL ARGENTINA" a nombre del Sr. Teniente de Corbeta DE DIEGO, que incluía certificadas y expresos, sin guías ni recibos, ni indicación del organismo remitente. La correspondencia tenía una demora promedio de cuatro semanas y fue distribuida con auxilio de A-1 FAS, J-1 Cdo. Vº Cuerpo, P.N.A. y del Correo de COMODORO RIVADAVIA. (A posteriori se envió el OFENCODASUR 020733 informando anormalidad del procedimiento).

- Se intervino en la gestión de un transreceptor HF para la E.A. MALVINAS, a requerimiento de esta última. Se diligenció ante el COOP con resultado positivo.

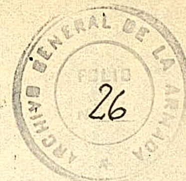
2 de junio - Se intervino en la gestión de transporte prioritario de 4 MM-38 de EPO a CRV y luego a MLV.

- A 1700, a requerimiento del COAN se requirió a A-3 FAS la ejecución de reconocimiento aerofotográfico en la zona de reaprovisionamiento logístico del enemigo (SAN CARLOS), con resultado negativo.

3 de junio - Se coordinó entre A-3 FAS (SOTA) y C GT 80.2 para que los vuelos de exploración de la ARA prestaran apoyo directo a los vuelos de cruce de la FAA. (Enlace directo en VHF).

- A raíz de una observación del COAN y C GT 80.1 sobre cambios en la carga del EJERCITO recibida en COMODORO RIVADAVIA el 2 de junio, se aclaró que la misma respondía a las prioridades dadas por el CEOPECON con intervención de COATLANSUR a requerimiento del COMANDANTE CONJUNTO MALVINAS y que no se habían producido cambios sino que, al informársele la carga al C GT 80.1 no se le había dado un detalle preciso. (Detalle de carga:
  * 1 Mortero 120 mm.
  * 4 MAGS
  * Los servicios de esas 5 armas
  * 6 Cajas de munición para MAG
  * 86 Tiros de mortero de 120 mm
  * 16 Hombres (servidores de piezas) con equipo personal
  * Raciones de combate para 10 días por hombre
  * 1000 pilas para visor nocturno).

- A-3 FAS (SO B y S) informó sobre la localización de una balsa para 20 personas, marca "PARISI y Cía", sobre la costa de Isla PINGUINO, relacionándola con la B y R del C-130 H derribado. Consultado el COOP se aclaró que tal balsa probablemente correspondie



ra al Aviso A.R.A. "SOMELLERA" que, aproximadamente un año atrás la había lanzado en una emergencia, sin poder recuperarla.

- A requerimiento del COAN se intervino en la obtención de información de Fuente FAA MALVINAS referente al lanzamiento de 2 misiles a.a. contra FK-28 ARA, ocurrido el 2 de junio a la noche (Información provista: un Comodoro, Escalafón del Aire había avistado, desde la plataforma, previo al aterrizaje del FK-28, algo similar a 2 bengalas próximas a la trayectoria de la aeronave y con posterioridad al despegue, algo similar pero con explosión en el aire).

- Se incrementó el intercambio de información sobre GE entre COOP y COFAS.

4 de junio - Ante información A-3 FAS sobre la existencia de un piloto FAA eyectado y rescatado en el establecimiento RAT CASTLE SHANTI se coordinó el rescate con el helicóptero del Buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO" en proximidades de Puerto HOWARD.

- A requerimiento COOP se requirió a la FAS que informara su capacidad de helitransporte de asalto para una distancia de 400 millas, a efectos del planeamiento de una operación especial.

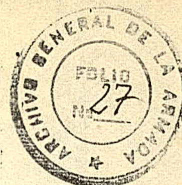
- Ante la "alarma roja" dada en MALVINAS por el contacto con un explorador ARA en apoyo de operación de cruce, se coordinó con el COAN para que los mensajes MARRON fueran transmitidos a la E.A.MALVINAS.

5 de junio - Comenzó el intercambio de posiciones de unidades del enemigo obtenidas por radiogoniometría.

- Se coordinó con A-3 FAS (SOB y S) el desembarco mediante helicópteros S-61 de la FAS de las bajas transportadas por el Buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO" a SCZ y su evacuación vía aérea.

- Se intervino en el diligenciamiento del requerimiento del COFAS sobre control de plataformas petrolíferas (CRUCFAS 052035 JUN, contestado luego por COFLOMAR 061638 JUN).

6 de junio - Se continuó la coordinación de detalle del desembarco y evacuación del personal embarcado en el "BAHIA PARAISO" entre el Coordinador del EJERCITO ARGENTINO en COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA, el COMANDANTE NAVAL DEL PUERTO DE PUNTA QUILLA, la FAS y el COOP/COAN, que comenzó en forma efectiva con un vuelo de 2 S-61 de la FAS a 2345.



7 de junio - Se continuó apoyando el desembarco del A.R.A. "BAHIA PARAISO" y la evacuación vía aérea, que concluyó a 0340.

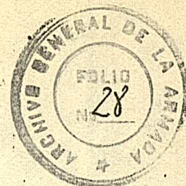
- A 1055 A-3 FAS informó que de la operación engaño radar efectuado con 2 LEAR-JET ("pinchar el lóbulo") fué derribado uno en proximidades de la E. A. CALDERON (51° 21'S 59° 45'W) y requirieron información sobre avistaje de misiles antiaéreos y en particular si éstos habían partido de Isla BROKEN. Por consulta con el C.GT 80.1 se informó que, en la EA CALDERON vieron la explosión, no apreciando lugar de salida de los misiles y que tampoco habían detectado actividad en Isla BROKEN.

- Se coordinó tanque para operación A-4Q para 080930 hs.

- A 2330 hs. A-3 FAS pidió información sobre identificación sobre un buque portacontenedores avistado por avión de la FAA en 41° 22'S 48° 10'W hora 1545, casco rosado, super estructura amarilla, cubierta negra y 3 mástiles, con rumbo 208°/210° Vd 18/20 nudos e informó que, el 080800 la FAS atacaría ese blanco (por seguir su derrota aproximada a la zona de encuentro / reunión de la Flota enemiga). Esta información fué comunicada al COOP, el que informó que con esos datos no se podía ni reconocer ni identificar el blanco. Se indicó además, que previo a atacar debía identificarse el blanco, (según normas que habían sido explicadas reiteradamente).

- Se recibió el SITREP 01 de Guerra Electrónica de OGECOPERVALES y se lo distribuyó a A-2 y sección GE de la FAS, tarea que continuó hasta cesar este grupo.

8 de junio - Pese a haberse informado que el Requerimiento FAS Nº 24/82 (exploración al N y S de MALVINAS entre 0830 y 1230) no iba a ser satisfecho por falta de explorador, a 0725 se tomó conocimiento de un EMB-111 despegado a 0700, sin haberse recibido el MARRON correspondiente (que había sido retenido en la mesa distribuidora de mensajes de la FAS entre 0145 y 0735).
Se dió intervención al COAN y al A-2 FAS para que aclararan la situación.



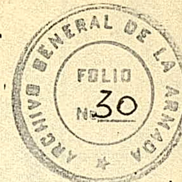
- Ante identificación de avión explorador de FAA del contacto del día anterior (Buque portacontenedores "HERCULES", puerto de matrícula MONROVIA), a 1045 se requerió al COOP información ampliatoria, dado que el Sr. COFAS informó que efectivizaría el ataque previsto, pués el buque no respondía a los llamados en los canales internacionales de emergencia pese a ser sobrevolado reiteradamente. Ante esta información el Sr. JEM del COOP y Sr. COFLOMAR opinaron se debía aplicar procedimiento intimidatorio con armamento. Además se informó que ese buque era un buque tanque y no un portacontenedores. Notificado el Sr. COFAS informó que ya había dado orden de atacar. A 1103 en posición 46° 25' S 49° 14'W un C-130 H lanzó una bomba, que según información Sr. COFAS fué 100m larga, poniendo rumbo 360° y luego parando máquinas. El COOP informó que el B/T "HERCULES" había zarpado de RIO DE JANEIRO, en lastre, destino ALASKA, vía CABO DE HORNOS y que estaban en comunicación telefónica con el armador norteamericano, quien había recibido su posición 46° 05'S y 49° 30'W a 0950. Informado el Sr. COFAS manifestó que había 2 secciones de MK-62 en vuelo para reatacar, y que si el buque no ponía rumbo al W, hacia un puerto propio, sería hundido. Informado el COOP, retrasmitieron apreciación del Sr. CONATRAM sobre suspender el ataque pues se trataba de un buque tanque neutral en ruta normal. El Sr. COFAS manifestó que suspendería el ataque, y a posteriori, que no había podido parar la acción de la primera sección. A 1330 un pesquero en MAR DEL PLATA interceptó el pedido de S.O.S. del buque. A 1624 A-3 FAS requirió verbalmente se destacara un buque de rescate en auxilio del personal del B/T "HERCULES" que estaba siendo abandonado por su personal al hundirse, lo que fué confirmado de inmediato por el Requerimiento FAS N° 26/82, retrasmitido al COOP a 1655. Simultaneamente Sr. COFLAMAR informó a Sr. COATLANSUR que el buque atacado, tenía un impacto en el casco próximo a la línea de flotación con antenas fuera de servicio y mantenía rumbo 270° Vd 16 nudos, con 6° de escora y averías controladas y que CONATRAM estaba en enlace telefónico vía satélite y que se le había ofrecido entrar al Golfo SAN MATIAS. En el interin el Sr. COATLANSUR ordenó al Buque Hospital A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" ir al encuentro en apoyo del B/T averiado, orden que se canceló a 2400 al informar al buque que ponía rumbo N, destacándose a RIO DE JANEIRO por haber controlado su avería.



- A 1100 se requirió al Sr. COFAS a pedido de COAGRUNAVINAS el ataque aéreo urgente sobre 2 BDT desembarcando personal y material al 225º Monte WILLIAMS 15 Km. requerimiento que fue satisfecho. Por coordinaciones previas con OGECOPERVALES se ofreció al COFAS efectuar interferencia a las comunicaciones del enemigo (circuito coordinación a.a.) durante el ataque. Inicialmente fue rechazado por el COFAS y luego aceptado por Sr. CAE. Se ejecutó durante el ataque a BAHIA AGRADABLE con resultado aparentemente exitoso.

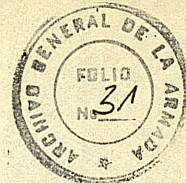
- A 1205 se informó que el reconocimiento armado a la Isla BROKEN efectuado con 2 A-4Q a 1000 horas, (relacionado con GFH C.G.T. 80.1 071030 y con el pedido de información de la FAS del día 7 de junio con motivo del derribo del LEAR JET) se había efectuado sin novedad, localizándose solamente en ella una casilla que fue atacada con bombas.

9 de junio - A raiz del pedido de apoyo aéreo a la cabecera de playa / ataque a buques en FITZ ROY, cursado por GFH C.G.T. 80.1 082355, el COAN pidió se informara intenciones de la FAS. A 0345 el Jefe de Turno de A-3 FAS informó que no había operaciones predispuestas, pero sí aviones alistados a 30 minutos a partir de 0730 horas y que las operaciones se planificarían en detalle a partir de 0600. Se informó al COAN, se preguntó la disponibilidad propia y se sugirió adoptar el mismo grado de alistamiento que la FAS. El COAN informó que disponía de 4 A-4Q para ataque coordinado con la FAS y 1 EMB-111 para apoyo a esa operación, lo que fue retransmitido a la FAS, aclarando que el EMB-111 podría satisfacer el Requerimiento FAS Nº 25/82 en la zona S de MALVINAS, si así se le requiriera, pero teniendo en cuenta que la demora en arribo al área de operaciones era no menor de 2 1/2 horas.
A 0710 el COAN informó su intención de destacar 1 EMB-111 de GAL a 0800, pero que si la FAS no realizaba el ataque a FITZ ROY se demoraría su despegue, para disponer de apoyo en oportunidad. En la oportunidad y a pedido A-3 FAS se requirió al COAN que precisara el número de A-4Q realmente alistados y disponibles, dado que originalmente se habían mencionado 4 y en el SITREP COPERVALES 082000 (con actualización 090600) figuraba sólo 1 A-4Q E/S.
A 0730 hs. y a requerimiento del COAN se pidió al A-3 FAS definición sobre las operaciones de apoyo a FITZ ROY, sin obtener precisiones al respecto.
A 1015 se informó a A-3 FAS posición de un buque enemigo averiado en FITZ ROY entre WHITE POINT y BULD POINT a efectos de concretar ataque sobre el mismo. A 1130 horas se consultó nuevamente al A-3 FAS sobre intenciones para ataque aéreo, obteniéndose como respuesta que se esperaba que antes de 1300 accionara la artillería del E.A. y que la ope-



ración de la FAS sería a 1500 aproximadamente, por lo que se ajustó tentativamente la coordinación del KC-130 para los A-4Q a 1315/1345 y se informó al COAN. A 1255 se informó al COAN una modificación de los puntos de reabastecimiento impuestos por la FAS y a su pedido se coordinó tanque para 1500, lo que fue confirmado a 1345 por el COAN.
A 1550 el COAN informó que los 2 A-4Q regresaban a GRA por problemas de reabastecimiento, lo que fue informado a A-3 FAS. A-3 FAS pidió confirmación de esta información, pues por su sistema de control se le había informado que los 2 A-4Q de la ARA se habían reabastecido sin problemas. A posteriori (1915 hs.) el COAN confirmó que los A-4Q habían regresado por haber PACs sobre PUERTO ARGENTINO.

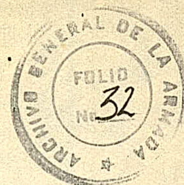
- Se informó a la FAS, el contacto con "1 grande" en 52° 58'S 59° 22'W, hora 1047 (40 millas al SSE de la boca S del Estrecho SAN CARLOS).
La FAS decidió atacarlo con M-V y requirió exploración en contacto y guiado de los atacantes por el explorador, que había quedado a la orden. Por disponibilidad de avión y demoras se terminó coordinando como hora de ataque las 1530 aproximadamente, utilizando el avión previsto para cumplir el Requerimiento FAS Nº 27/82 (Apoyo al puente aéreo entre 1400 y 1750). A 1310 despegó el S-2E "PEPE" para cubrir una exploración en la zona al N de las Islas MALVINAS, según precisaba el mensaje MARRON. Consultado el COAN sobre qué aeronave cubriría la exploración en contacto y guiado ya coordinado, atento a la proximidad del despegue de los M-V atacantes, el COAN decidió asignarle esa tarea al S-2E en vuelo. A posteriori A-3 FAS requirió información del explorador sobre el desarrollo de esta operación, dado que el informe parcial posvuelo enviado por el A-2 del grupo GRA de la FAS (GRADSJF 091715) indicaba que originalmente a 1530 el explorador había dado un eco grande en posición 52° 58' 06"S 59° 22' 05"W (coincidente con la de 1047), agregando luego que estaba siendo iluminado por 3 radares y que no podía definir posición pero que apreciaba los buques en el Estrecho de SAN CARLOS y que los M-V atacantes no habían localizado el blanco. Retransmitido este requerimiento al COAN no se obtuvo información.
Reiterado a pedido por A-3 FAS / Sr. COFAS, a posteriori (101040) se recibió información de que el informe estaba a nivel del Sr. COAN y que el tema sería tratado con el Sr. COATLANSUR, información que se proveyó al A-3 / Sr. COFAS.



- A 0630 se proveyó al A-2 FAS información sobre el BT "NORTHERN LION" de bandera liberiana cursada por el GFH CONATRAM 082230 (posición 56° 24'S 60° 06' W a 2130 hs., procedencia ALASKA, destino RIO DE JANEIRO, intención derrota costera acorde a su calado de 22 m. y que informaría posición diaria a 1200). A 0835 se pidieron al COOP las características del buque a requerimiento A-3 FAS obteniéndose como respuesta a 1210 que ellas serían entregadas al Oficial de Enlace FUAER en la JEOP. A 1555 el COOP informó que el BT "NORTHERN LION" en posición 57° 34'S 52° 33'W a 1530 horas había puesto rumbo 090° y que recibió orden de su armador de pasar al S de GEORGIAS según estado glaciológico y luego seguir a RIO DE JANEIRO. Informado A-3 FAS, el Sr. COFAS manifestó su intención de atacarlo.

- A 1500 A-3 FAS informó que el BT "HERCULES" había sido avistado en posición 41° 18'S 43° 18'W a 1422, que su derrota general se dirigía hacia Isla ASCENSION y no RIO DE JANEIRO y que estaba siendo considerado por el Sr. COFAS atacarlo nuevamente. Se informó que este tema ya había sido tratado a nivel conjunto en el CEOPECON y se retransmitió información al COOP, quien a su vez informó que CONATRAM mantenía comunicación telefónica directa con el buque, quien había dado su posición en 41° 16'S 43° 21'W a 1400, rumbo 035° Vd. 15 nudos y que era sobrevolado por un avión.
A 2005 y en relación con los BT liberianos el Sr. JEM del COOP informó que CONATRAM apreciaba:
  * BT "HERCULES" su rumbo a ASCENSION es aparente. Se está alejando del enemigo (nosotros) y luego caerá hacia RIO DE JANEIRO.
  * BT "NORTHERN LION", está evitando el área de guerra por el tema seguros.

(El Sr. COATLANSUR habló con el Sr. JEM COOP y le informó que aprobaba la acción de la FAA y que por otra parte carecía de autoridad para detener las operaciones que excedían el marco del TOAS y estaban bajo autoridad del COMIL). Sobre el particular a 2355 el Jefe de Turno del Cdo. V° Cuerpo retransmitió mensaje de JEESMACON para conocimiento de FAS y ARA "No deberá atacarse ninguno de los buques mercantes "HERCULES" y "NORTHERN LION" hasta que el COMIL adopte resolución mañana 10 de junio". Informado el Jefe de Turno de la FAS manifestó que no tomaba conocimiento porque dicho mensaje difería de la orden al respecto que tenía el Sr. COFAS y en caso de rectificarse le debería llegar vía CAE.



- A 1609 el Sr. COFAS informó que el mercante inglés "CURRENT TRADE" estaba a 1600 en posición aproximada Boca Occidental del Estrecho de MAGALLANES, con rumbo al E y sin registrar entrada en puertos chilenos. Aclaró que la fuente era el gobierno chileno, que era confiable y no revelable. A posteriori rectificó la información sobre la fuente, mencionando un telex del Consul Argentino en PUNTA ARENAS de 1415 horas. Retransmitido al COOP, éste informó que según COLCO CHILE, el buque en cuestión tenía por destino TALCAHUANO y que sus posiciones habían sido:

  * 081300 53°00'S 72°00'W
  * 091300 49°00'S 74°00'W

- Se recibieron del Cdo. Vº Cuerpo los envíos Nº 9 "S"/82 y 12"S"/82 de CONATRAM para CONADESEADO y CONADAVIA con sellos del correo naval del 20 de mayo, que fueron remitidos a sus destinatarios. Se informó la anomalía por OFENCODASUR 09-2226.

- Se pusieron de manifiesto conflictos entre las prioridades de carga para MLV utilizando los FK-28 ARA entre los requerimientos de los usuarios ARA y los del EA. El Sr. COATLANSUR dispuso que los aviones ARA cumplieran las prioridades conjuntas acordadas en el CEOPECON, las que serían transmitidas por el Grupo de Enlace al COAN.

10 de junio - Se intervino por requerimiento COOP en diligenciar el pedido de COARENAUSTRAL sobre reanudación de vuelos comerciales de AEROLINEAS a RIO GRANDE, que fué resuelto satisfactoriamente.

- A 1000 COOP informó que el BT "HERCULES" a 0800 en posición 37° 22'S 40° 42'W ponía rumbo 350° Vd 15 nudos, estimando arribo a RIO DE JANEIRO el 121400.

- A 1505 el COAN informó que en los mensajes MARRON no se incluiría más la derrota de los exploradores y que sólo se indicaría "sector N" ó "Sector S".

- A 2245 se recibió el Requerimiento FAS Nº 32/82 que como novedad, requería aviones SUE como guía de divisiones de aviones de la FAS para optimizar la localización de blancos navales, para posterior empleo ofensivo de medios de la FAA contra los mismos. El COAN informó que no tenía aviones E/S.

11 de junio - En relación a la disponibilidad de SUE para guía de aviones FAA, A-3 COFAS observó que en el SITREP COPERVALES 102212 se incluían 3 aviones de ese tipo E/S. Sobre el particular intervino personalmente el Sr. COATLANSUR quien trató el tema con el Sr. COAN como resultado de lo cual se dispuso la concurrencia del COESCUAERTRES al COFAS para coordinar al respecto.



- A partir de la fecha se comenzó a recibir al término de la reunión diaria del CEOPECON el "PARTE DE GUERRA" del CAE del día anterior y se incorporó a las tareas de rutina al retransmitirlo al COOP.

- A 0855 A-3 FAS informó que, pese al vuelo de apoyo al cruce efectuado en la tarde del día 10, un C-130 había encontrado los siuientes ecos no informados previamente.:

a.	101747	53° 10'S	58° 05'W
b.	101808	52° 15'S	56° 45'W
c.	101840	53° 45'S	60° 40'W
d.	101810	53° 59'S	62° 12'W

Se le informó que el requerimiento N° 30/82 sólo especificaba un punto "A" al N de MALVINAS y otro "B" al S, que se había elegido el apoyo por el S unicamente por disponibilidad de medios, que nunca se había provisto la derrota del C-130 (mucho más amplia) y que, aunque se hubiera contado con ella, no se disponía de medios para cubrirla.

- A 0950 el Sr. COAN pidió información sobre operaciones de ataques previstas por la FAS para la fecha. Consultado el Sr. COFAS informó que no había ninguna prevista pues no tenían ni:

a. Blancos terrestres marcados o señalados.

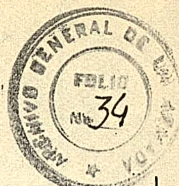
b. Blancos navales avistados por observadores terrestres o detectados por radar MLV.

c. Blancos navales en alta mar detectados por exploración.

12 de junio

- A 0755 y a raiz del GFH 120530 del COMANDANTE CONJUNTO MALVINAS, pidiendo apoyo aéreo inmediato con las primeras luces, se coordinó el alistamiento de los A-4Q para hacer ataques coordinados con los de la FAS y a requerimiento se coordinó KC-130.

- A 0950 se informó al A-3 FAS sobre la detección de una emisión radar tipo 965 informada por un S-2E en posición 50° 30'S 59° 30'W, sin poder determinar la posición del emisor. Como la FAS preveía la derrota de aproximación para el ataque por el N de la Islas MALVINAS, el Sr. Brigadier CAMBLOR decidió aguantar el despegue hasta tener mayor precisión sobre la posición del posible piquete, pese a la sugerencia del Sr. COAN de mantener la derrota no alejándose a más de 40 millas



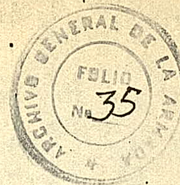
- al N de las MALVINAS, forma de evitar la detección del grupo de ataque por el presunto piquete.
  Como producto de las demoras y cambios en la concepción de la maniobra recién se logró concretar tanque para A-4Q a 1345 en una nueva posición, para reabastecerse luego del grupo de la FAS.
  En el interín se fue actualizando al COAN la posición del blanco terrestre asignado (baterías de artillería de campaña) y la aproximación que emplearía la FAS. A 1335 despegaron los A-4Q y a 1440 se tomó conocimiento del retraso de los aviones de la FAS que despegaron recien a 1405 hs.
  A 1630 el Sr. COAN informó al Sr. OFEN/CODASUR sobre el ataque de A-4Q. A 1900 A-3 FAS pidió el informe sobre ese ataque porque tenía versiones del mismo. Retransmitido el pedido el Sr. JEM del COAN, informó para conocimiento exclusivo del Grupo ARA, que los 2 A-4Q, al N de Isla BOUGAINVILLE volando bajo capa habían avistado PAC de HARRIER, lanzan su armamento y regresan sin encontrar el blanco.
  El COAN, a su vez requerió informe del ataque FAS.
  El Sr. OFENCODASUR decidió proceder por reciprocidad: si FAS informaba nosotros informaríamos, y si no, se mantendría reserva.
  El intercambio de información no se concretó.

- Se produjo la reunión entre COESCUAERTRES y A-3 FAS para la utilización de los SUE. Durante ella, además de concretar lo concerniente a guiado de aviones de la FAA (Requerimiento FAS Nº 32/82) se agregó el pedido de participar en ataques utilizando armamento convencional. Se dió aprobación al requerimiento de guiado, para lo que se destacarían 2 SUE a GRA y no se dió acuerdo al segundo pedido debido a la necesidad de adiestramiento, el que se completaría en las 3 semanas siguientes con los otros 2 SUE que permanecerían en EPO.

- A 2320 COAN informó A-4Q S/S por VLF, que recién quedarían E/S a 131200.

- COFAS pidió se le asignara un oficial o suboficial con experiencia en análisis de tráfico para integrarlo al grupo de Guerra Electrónica. El COOP aprobó el temperamento.

13 de junio - A 1245 el Sr. JEM del COAN informó que había probabilidad de poner 3 A-4Q E/S y preguntó posibilidad de obtener avión tanque. A 1305 se confirmó tanque disponible y se recibió información del COAN sobre baja probabilidad de contar con A-4 E/S en el día.



- Se presentó el TN FIGUEROA para integrar grupo de Guerra Electrónica. Recibió instrucciones de Sr. COATLANSUR de prestar máxima cooperación y lograr la mayor integración.

- Ante las sucesivas detecciones nocturnas de probables piquetes radar al S de la boca S del Estrecho SAN CARLOS y la imposibilidad reiterada de localizarlos en horas diurnas de manera tal de encarar una acción ofensiva. A-3 de la FAS consultó sobre la posibilidad de efectuar exploración en contacto de manera tal de atacarlo con las primeras luces o determinar con mayor precición donde se refugiaba durante el día. Consultado el COAN manifestó no estar en condiciones de hacerlo.

14 de junio - A 0125 A-3 FAS (SOB y S) requirió que el explorador que iba a efectuar trayectoria S, contribuyera en la búsqueda de posibles náufragos de l MK-62 derribado en el ataque al Monte KENT a 0040, lo que fué satisfecho volviendo a cambiar la asignación de exploradores, enviando un EMB - 111 a cubrir ese sector.

- A 0920 el COAN consultó sobre ejecución de operaciones FAS para incorporar a los A-4Q. Preguntado A-3 FAS informó en forma negativa, dada la situación en el frente.

- A partir de la rendición de PUERTO ARGENTINO y consecuente suspensión de operaciones aéreas ofensivas y de información, el Grupo de Enlace tomó activa intervención en la coordinación de la evacuación de bajas y prisioneros de guerra, repliegue de fuerzas propias y control y sosten logístico de buques hospitales y auxiliares.

17 y 18 junio - El 17 de junio, el Sr. COATLANSUR se trasladó a su asiento en la BNPB.

- A raíz de que el EA no aceptó el apoyo de la FAA para la evacuación de sus heridos y otro personal trasladado a COMODORO RIVADAVIA en el Buque Hospital A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" el Grupo de Enlace debió asumir las tareas de organización y control de toda la maniobra.

- Se desmontó la estación receptora.

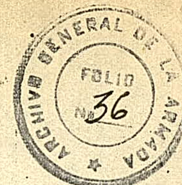
21 de junio - Se recibe la orden de repliegue

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº

Letra



- Se desarmaron los criptosistemas y se devolvió el MAPA a A-5 de la FAS.

- Sè devolvió el mobiliario de la IX° Brigada Aérea y PNA.

- Se inició el traslado del vehículo asignado a la BNPB.

- Se replegó el material y personal a la BACE a 1545 utilizando 1 BE-200 y 1 BE-80.

22 de junio - Devolución de materiales y documentación en BACE y BNPB.

- Presentación al Sr. COOP y al COAN.

- Reintegro del personal subalterno a sus destinos.

- Traslado a BUENOS AIRES.

23 al 24 junio - Franco compensatorio.

28 de junio - Presentación en el Edificio LIBERTAD.

29 de junio - Constitución de equipos de trabajo para confección de informes.

29 de junio al 8 de julio - Confección de informes.

12 de julio - Elevación de informe y disolución del grupo de trabajo.-

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Enlace ARA ante la FAS

ANEXO "B"

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



OPERACION "MALVINAS"

INFORME DEL GRUPO DE ENLACE A.R.A. ANTE EL COMANDO DE LA FAS

ANEXO "B"

RELACION DE DOCUMENTACION Y ANTECEDENTES DEL GRUPO DE ENLACE ENTREGADOS EN CUSTODIA A LA JEFATURA DE AVIACION NAVAL DEL EMGA.-

1. Carpeta: "REGISTRO DE ACTIVIDADES".
2. Carpeta: "MENSAJES TRANSMITIDOS Y RECIBIDOS".
3. Carpeta: "OPERACIONES ESPECIALES", (con los antecedentes de operación de los buques hospitales, GT 79.2, GT 79.4, pesqueros polacos y pesqueros para reaprovisionamiento).
4. Carpeta: "APRECIACION DE INTELIGENCIA Y REQUERIMIENTOS FAS".
5. Carpeta: "APRECIACION DE INTELIGENCIA, SITREPS y SITREPS G.E. COOP".
6. Carpeta: "NOVEDADES DE PERSONAL EN TRANSITO, EVACUADOS Y MATERIAL. INFORMACION VARIA".
7. ~~Carpeta: "~~DOCUMENTACION "CEOPECON"".
8. Un rollo con calcos de operaciones.-

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante FAS

ANEXO "C"



OPERACION "MALVINAS"

INFORME DEL GRUPO DE ENLACE

A.R.A. ANTE LA FAS

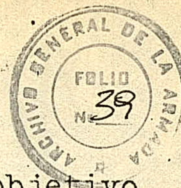
ANEXO "C"

PROBLEMAS ENCONTRADOS EN LA RELACION CON LA FUERZA AEREA ARGENTINA

1. Conflictos de jurisdicciones y competencias:

Pese al espíritu de concordia inicialmente puesto de manifiesto ante la presencia de una amenaza real y posterior desarrollo de una guerra, este tipo de conflicto rápidamente se puso de manifiesto, en parte como una derivación de viejos problemas no resueltos, que históricamente han entorpecido la acción conjunta de nuestras FF.AA.

La larga duración del período de hostilidades agravó las exteriorizaciones de este tipo de problemas que fue el predominante y dió lugar a otros de diferente naturaleza.
La FUERZA AEREA SUR fue creada por la F.A.A. con el concepto de "fuerza aérea de tareas", dentro de sus competencias específicas, pero totalmente al margen del planeamiento militar conjunto ya desarrollado o en vías de desarrollo, para este evento, en el momento de su creación.
Existió un especial apuro en desplegar los medios, ocupar posiciones a lo largo de todo el litoral (aunque ello generara problemas de alistamiento logístico, tal como el del abastecimiento de aerocombustible a los aeródromos del sur, en especial en la IGTF) y dar un anticipado "listo a operar", aunque se desconociera el plan de operaciones a ejecutar.
Desde un primer momento tanto el CAE (COPERAER), como el COMANDEF, el COFAS (por sí o como subordinado del CAE) y el CODASUR (por sí o como subordinado del COMANDEF) demostraron su intención de realizar operaciones "aeromarítimas" en forma independiente y autónoma prescindiendo o ignorando tanto la autoridad del COATLANSUR como la del GOBERNADOR MILITAR MALVINAS, o aún más invadir jurisdicciones y encarar, por si solos, el desarrollo de la guerra naval o al menos su dirección/conducción superior, en especial en procura de blancos "rentables" (no implicando ese concepto el de ser correctos objetivos materiales).
Tal intención es de vieja data y fue reactivada intensamente a partir de 1979, a caballo de la tarea de "INCREMENTAR SU CAPACIDAD PARA LA OPERACION EN EL ATLANTICO SUR", que, sorpresivamente, "impuso" al COFUAER el "Plan de Acción de Gobierno para el período 1979-1981".
Lo que en un principio podría haberse interpretado exclusivamente como un exceso de celo o entusiasmo para vencer al enemigo al correr el tiempo demostró responder también a otros fines, dado que la circunstancia quería ser aprovechada para ampliar el poder y jurisdicción (tanto física como legal) de



la FUERZA AEREA a expensas de las otras dos FF.AA., objetivo permanente de la FAA, que surgió como una necesidad real en el momento de su creación en 1945 y que actualmente apunta, no ya a disputar el poder militar de EJERCITO y ARMADA, como a obtener una alicuota mayor que el teórico 33,33% que correspondía a cada miembro de la JUNTA MILITAR (como señala un comentario periodístico del 11 de junio de 1982, incluído como Apéndice 1 a este Anexo y como demostraron los hechos posteriores a la caída de PUERTO ARGENTINO).

Además de las expresiones y actitudes que pudieron apreciarse en forma reiterada y muy frecuente en el ámbito del COFAS durante la convivencia de 72 días, merecen señalarse los siguientes hechos que ejemplifican, bastante objetivamente, el tipo de conflicto que en forma genérica se reseñó previamente:

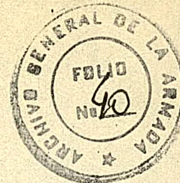
a) Requerimientos del COMANDEF al JESMACON a ser satisfechos por la A.R.A., formulados mediante el expediente Nº 1.370.151 del 6/4/82 reiterado parcialmente por el COMANDEF 231313 APR.

b) El pedido de 2/3 embarcaciones auxiliares para búsqueda y rescate en el mar para incorporarlas como agregadas a la FAS bajo dependencia del CCBR CRV y SCBR GAL formulado al JEESMACON por COPERAER 101710 APR y reiterado por COPERAER 171800 APR, en el que además señala claramente el conflicto de jurisdicciones sobre Búsqueda y Rescate en el mar.

c) Negativa inicial a la operación en MLV de aeronaves de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA bajo control operacional COATLAN SUR, puesta de manifiesto el 14 de abril con respecto al SKVAN PA-54 y el 15 de abril con respecto a un helicóptero PUMA, amparadas bajo problemas funcionales que demostraron solo ser una excusa más o menos formal.

d) Cuestionamiento del Anexo "C" (Comunicaciones, Reconocimiento e Identificación) del PLAN ESQUEMATICO 01/82 "S" COATLAN SUR formulado directamente al JEESMACON (y difundido a múltiples destinatarios informativos de las 3 FF.AA.) mediante el COPERAER 181806 APR 82, en el cual además se requería la creación de "organismos colegiados de intercambio, actualización de información y encaminamiento de requerimientos de apoyo a nivel COOP/FAS" (pese a estar en funciones este Grupo de Enlace, a cargo de un señor Capitán de Navío, con esa misión, desde el 13 de abril y haberse iniciado la "compatibilización" de los procedimientos de comunicaciones, reconocimiento del mismo, el 17 de abril).

e) Solicitud de incorporar al COMANDO AEREO DE TRANSPORTE, como "agregados" los aviones de transporte de ARMADA y EJERCITO formulado directamente al JEESMACON por COPERAER 201603 APR, reiterado por el 271330 APR 82, pese a disponer de numerosos medios tanto de AEROLINEAS ARGENTINAS como de AUSTRAL S.A. y otros usuarios.



f) Dificultad para la obtención y mantenimiento de prioridades para los traslados modo aéreo a MLV de personal y cargas de la A.R.A., puesta de manifiesto, con cierta gravedad, a partir del 21 de abril.

g) Modificación del procedimiento de entrada de aeronaves a la BARD mediante corredores, impuesto por C.G.T.80.1 201315 APR (previa coordinación con el Jefe de la Unidad de FAA destacada en esa Base Aeronaval) e imposición del nuevo procedimiento mediante CORRECCION de la Directiva CODASUR 02/82 de fecha 21 de abril en su carácter de autoridad de control.

h) Repliegue / redespliegue de los aviones de FAA afectados a tareas de exploración en coordinación con la JEIN / COOP (según lo dispuesto en Orden Operaciones CAE 03/82 del 6 APR 82) hecho acaecido el 24 de abril; creación en su reemplazo del "GRUPO DE EXPLORACION DE FUERZA AEREA" y asignación de medios y tareas (que incluye la: "afectación de medios de la A.R.A. para exploración al S de MALVINAS") mediante el CAE 262205 APR y modificación del sistema precitado, creando 2 grupos, uno para "exploración y reconocimiento cercano" (sobre el mar y hasta 300 millas de la costa), bajo control operacional de la FAS, impuesta por Orden de Operaciones CAE 04/82 del 14 de mayo de 1982 (que entre otras cosas preveía que todas las coordinaciones con COATLANSUR, que había trasladado su sede a COMODORO RIVADAVIA, fueran efectuadas por los Oficiales de Enlace de la F.A.A. en PUERTO BELGRANO).

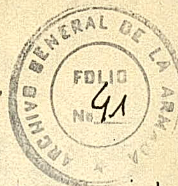
i) Serie de pedidos / instrucciones (casi calificables como insólitos) del COMANDANTE DE DEFENSA AEREA:

(1) Instrucciones a CODASUR para que coordinara con FAS y COATLANSUR el modo de acción para impedir que pesqueros mercantes neutrales efectuaran vigilancia radar/visual sobre aviones propios entre el continente y MALVINAS (COMANDEF 291310), ampliado mediante pedido a COATLANSUR de la confirmación de la posibilidad de interceptar emisiones radar de buques y localizar su fuente, mediante aviones P-2 ó S-2 (COMANDEF 300820 APR 82).

(2) Requerimiento a COPERVALES para que destacara un piquete radar en posición 40°40'S y 54°00'W para dar preaviso sobre incursiones aviones VULCAN a zona S del territorio propio (COMANDEF 022008 MAY).

(3) Pedido a COATLANSUR y CAE para explorar futuros movimientos del portacontenedores británico "ATLANTIC CONVEYOR", dando posición en FREETOWN (022000 MAY 82), ampliado luego a los portacontenedores "ELK" y "EUROPIC FERAY" (COMANDEF 032118 MAY).

j) Pedido del Sr. COFAS para suspender la operación de SUE en desarrollo el 4 de mayo, por no efectuarse en forma conjunta con los aviones de ataque de la FAA (operación que dió por resultado el hundimiento del destructor Clase 42 HMS "SHEFFIELD").



k) Pedido de reemplazo del Aviso A.R.A. "SOBRAL" para mantener medios de búsqueda y rescate en posiciones coordinadas. (CAE 070915 MAY 82).

l) Solicitud del COFAS al CAE gestionando que los medios aeronavales de combate distribuídos en el TOAS, cuando no estuvieran embarcados, actuaran bajo control operacional de la FAS, a fin de integrar las maniobras aéreas sobre MALVINAS (CRV CFAS 151820 MAY 82), luego gestionado por el CAE ante COATLANSUR (COPERAER 151845 MAY 82).

m) Emisión de la "Orden Fragmentaria 1209" (COFAS 222000 MAY 82) para ataque de aviones A-4Q a blancos navales en Bahía SAN JULIAN (Ver fojas A-8).

n) Envío de los requerimientos FAS 01 al 40/82, iniciado formalmente el 25 de mayo de 1982. A través de la mayoría de ellos, se requería a la A.R.A. efectuar exploración área con derrotas fijadas por la FAS (ver punto h)), para localizar blancos navales y su posterior ataque por FAA - Constituyen excepción a lo dicho:

(1) El 02/82 que requería SUE para ataque coordinado con aviones de la FAA.

(2) El 14 y el 37/82 pidiendo exploración para verificación de rutas de aproximación a ataques de la FAA a objetivos terrestres en MALVINAS.

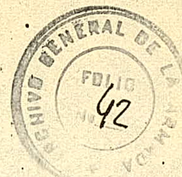
(3) Los 23, 27, 29, 30, 33bis, 38 y 39 para apoyo de operaciones de puente aéreo a MLV.

(4) El 26/82 con pedido de búsqueda y rescate del B/T "HERCULES" (neutral atacado por la FAA en alta mar).

(5) El 32/82 para utilización del SUE como guía de aviones ~~de~~ ataque de la FAA a blancos navales.

o) Pedido del COFAS al CAE (CRV CFAS 281625) y de éste al JEES MACON (COPERAER 282100 MAY) para que se den instrucciones sobre estacionamiento de los buques hospitales enemigos en cumplimiento del convenio de GINEBRA del 12/08/49.

p) Iniciación de las operaciones de guerra al tráfico marítimo, mediante la localización y ataque al B/T "HERCULES" (Liberiano), concretada el 8 de junio a 1103 horas (Ver detalle en fojas A-20 y A-21).
Esta operación constituyó la primera de localización y ataque a un buque en alta mar efectuada en forma independiente y autónoma por la FAA. La misma fue completada con los preparativos para reataque el día 9 de junio a 1500 hs.
Completaron la serie los intentos de ataque al B/T "NORTHERN LION" y al M/N "CURRENT TRADE" también efectuados el mismo 9 de junio (ver fojas A-24 y A-25) (como si hubiera surgido sorpresivamente una reorientación hacia esos objetivos).



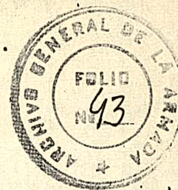
q) Reticencia y/o rechazo a la ejecución de apoyo aéreo directo a las FF.TT., en MALVINAS, pese a los reiterados requerimientos cursados por diferentes vías o canales.

r) Contenido de los "PARTES DE GUERRA" del CAE al CEOPECON, que resaltaban (a veces muy maliciosamente) la ejecución de tareas "aeromarítimas".

s) Reticencia en intercambiar información con el Grupo de Enlace referente a la evaluación de las operaciones ejecutadas, en especial cuando éstas no fueron probadamente exitosas (o no proclamables como tales), que luego se extendió a la información sobre planeamiento de operaciones, llegando a una casi total veda de acceso a la información de la FAS.

2. Problemas en el área de la doctrina y los procedimientos

En esta área, puede llegar a hablarse sin exageración, de la existencia de dos "culturas militares" diferentes, cuyo detalle, imposible de volcar en un informe, podría servir por si solo y ante el más escéptico de los observadores imparciales, para justificar que la ARMADA cuente con su propia aviación, tripulada y conducida por personal de marina.
La primera tarea que se encargó a este Grupo fue de naturaleza docente, sin reticencia ni ocultaciones.
Así se lo hizo, tratando de ser muy sencillos y específicos, proveyendo información tan actualizada como se disponía en las unidades operativas y comandos operacionales de la ARMADA empleando para ello personal con experiencia, tanto en el ejercicio de ambas capacitaciones básicas (Caza y Ataque y Exploración y Guerra Electrónica) como en conocimientos y vinculación con la FAA, por haber sido alumnos en cursos de vuelo en ella, profesores en sus escuelas y por su participación previa en ejercicios y despliegues reales. Se proveyó documentación actualizada (en algunos casos anteriores guardada celosamente) y se mantuvo una campaña de asesoramiento que fue reiterativa y humilde y que incluyó la concertación de ejercicios con unidades de la ARMADA y su crítica.
Pese a la valerosa intervención de la FAS en la Guerra Naval y los daños que, con gran costo de vidas y aeronaves infligió al enemigo, puede afirmarse que, tras una experiencia de 70 días, son muy pocos los que han asimilado rudimentos básicos de la guerra en el mar tales como: que los buques se mueven (o pueden moverse) y que no se puede planificar en detalle ahora, dónde se los va a atacar mañana, pues hay que localizarlos y mantener el contacto; que en el mar no hay blancos de oportunidad que no hayan sido asignados previamente por el Comando con jurisdicción en el Teatro (para evitar atacar a buques propios o neutrales, como ocurrió con el M/N "FORMOSA" y el B/T "HERCULES"), que la necesidad de que una fuerza naval propia mantenga silencio RT, impone requerimientos especiales para evitar interferencias mutuas e impide mantener ligazón bilateral permanente con todas las estaciones y centros de control costeros, en forma diferente a lo que ocurre entre los CIC o COC de aeró



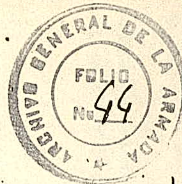
dromos terrestres; que existen ciertas reglas particulares del derecho del mar y sus usanzas (tales como la de libertad de navegación, que los buques no transitan siempre por rutas fijadas como las aerovías, ni es necesario un "permiso de tránsito en alta mar, etc. etc.).
Si bien en un primer momento hubo gran avidez por escuchar los procedimientos recomendados por la ARMADA para los diferentes tipos de operaciones aéreas navales y por incorporarlos como propios, normalmente pronto fueron abandonados.
En algunos casos la medida de volver al procedimiento recomendado fue adoptada tras el primer fracaso, pero en otros asuntos fueron necesarias repetidas experiencias negativas (y a veces muy costosas en vida y/o aeronaves y/o falta de resultados efectivos) para que se corrigiera lo erroneamente (y normalmente arbitrariamente) encarado. Ejemplos significativos de este tipo de problemas:

a) En el asesoramiento inicial se recomendó como procedimiento a aplicar en el ataque a fuerzas navales:

(1) Dada la presencia apreciada de por lo menos 2 portaaviones en la fuerza enemiga, al planificar los ataques, suponer siempre que cualquier fuerza contaría con defensa contraérea (PAC) y por lo tanto debería mantener un perfil de descenso que colocara al grupo atacante por fuera del alcance de detección de los piquetes (se dieron ejemplos y se proveyó el diagrama de alcance geométrico al horizonte radioeléctrico) finalizándola con vuelo rasante a 100 pies (se prestó especial atención a la técnica de vuelo rasante en el mar).

(2) Dada la cantidad de unidades con misiles "SEA-DART", a menos que hubiera un reconocimiento (electrónico o visual) en otro sentido, suponer que las unidades a atacar eran de ese tipo y por lo tanto, emplear ataques masivos con agrupaciones de no menos de 8 unidades (para aprovechar las limitaciones del sistema de CT) y emplear técnica de lanzamiento que no obligaran a trepar para lanzamientos convencionales en picada o planeo.

(3) Utilizar como configuración 3 o más bombas de 500 libras con cola frenada (aclarando que la ARMADA empleaba las MK-82 SNAKEYE), con tapón de ojiva de acero (por penetración) y espoleta de cola con retardo de funcionamiento 0,025 seg., de manera tal de lanzarlas en reguero (se proveyeron los tiempos de intervalometro para diferentes velocidades) a 45° de la crujía, en vuelo rasante a 200 pies o en planeo de 10° subiendo a 300 pies (se aclaró como usar la mira y dimensiones de los buques para tomar distancia en forma estadimétrica y calcular dónde subir y cómo hacerlo, así como la reducida incidencia del ascenso de los 100 pies a los 200 ó 300 pies dado que a 19 millas el avión a 100 pies pies ya está enganchado por el radar de CT.)



Se explicó la necesidad de separarse entre 15 y 20 segundos entre tiradores sobre un mismo blanco, para evitar fragmentos, etc.

(4) Consultados sobre el uso como sustituto, de las bombas BRP, (españolas, frenadas con paracaídas) informamos que era un reemplazo adecuado de las americanas.
Ante la alternativa de no poder utilizar intervelómetro, consultados si no era mejor llevar una bomba de 1000 libras, se asesoró sobre utilizar 3 o más de 500 libras lanzadas en salva (lo que dá mayor probabilidad de impacto).

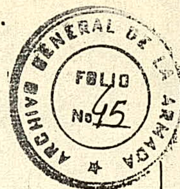
La respuesta práctica a este asesoramiento fue:

a. Utilizar un vuelo rasante menor a los 100 pies, zona en que las salpicaduras de sal le impidieron en varias oportunidades, divisar correctamente el blanco.
(La causa más probable de la pérdida de 2 A-4B en una operación donde no hubo buque enemigo fue colisión con el agua).

b. Emplear una bomba de 1000 libras sin cola frenada, lanzada desde 30/50 pies, con espoleta con retardo de funcionamiento de 25 segundos (luego modificada a 15 segundos), atacando en formaciones de 2 ó 3 aviones a muy corta distancia entre sí para que las bombas explotaran cuando todos se hubieran alejado.

c. Emplear agrupaciones de 8 o más aviones sobre un mismo blanco, pero asignando a las secciones y/o divisiones, horas sobre el blanco escalonadas no menos de 5 minutos (con lo que se perdía el efecto de saturación).
Cuando comenzaron a tener problemas de bombas que hacían impacto y no explotaban, se explicó que con esos parámetros era muy posible que el tiempo de volido hasta el impacto en el agua o buque, fuera menor que el retardo de armado y que, aún con la espoleta armada, era muy posible que con ese retardo de funcionamiento tan grande (600 veces mayor que el recomendado), la espoleta o su tren explosivo o la bomba se destruyeran dentro del buque antes que el artefacto funcionara, o también podía ocurrir que la bomba atravesara el casco de lado a lado sin que explotara, dependiendo del tipo de unidad atacada y del lugar físico en que hizo impacto.
Se aclaró, además, que con los parámetros del lanzamiento la posibilidad de rebote de la bomba era muy alta, con trayectoria de 40/60 pies de alto y 550 metros de largo.
Sin embargo, continuaron con el empleo de esa figuración, con pequeñas variantes (y grandes frustraciones) hasta el 30 de mayo (fecha del ataque conjunto SUE/A-4C), para el que se fijó como condición el empleo de la configuración recomendada por la ARMADA, oportunidad a partir de la cual fue adoptada (y produjo daños efectivos como el de BAHIA AGRADABLE).

Nº
Letra



b) Exploración:

La incomprensión sobre el tema fué siempre total y no mejoró con el tiempo, ni aún despues del derribo del C-130 H ocurrido el 31 de mayo (ver Fs. A-17).
Los numerosísimos vuelos de "exploración" entre la costa y las 200 millas efectuados por aviones F-27, DHC-6, LR-35, C-500 e IA-58 en cumplimiento de instrucciones del COMANDEF y del mensaje CAE 262205, de la Orden de Operaciones CAE 04/82 del 14 de mayo de 1982 y ordenes complementarias de los JEFES DE GRUPO DE EXPLORACION 1 y 2 de la FAA y otros efectuados en areas focales con aviones de las bases, sumaron una cantidad muy importante de horas, cumplieron toda las formalidades de los vuelos de exploración (MENSAJE MARRON, VARIACION MARRON, etc) (al riesgo de saturar las redes de comunicaciones) pero nunca proveyeron una sola información utilizable con fines prácticos.
Este tema, sumado al desconocimiento de los sistemas de información de buques y alcances del poder de policía sobre buques mercantes neutrales más allá del mar territorial, fué origen de muchos sobresaltos y fricciones, pues las autoridades de la FAS terminaron las hostilidades sin entender porqué, la simple mención de la posición de un eco (que por otra parte, a veces era equivocada o correspondía a un chubasco), automáticamente no permitía obtener: nombre del buque bandera, procedencia, destino, y otros detalles o que se tardara cierto tiempo en enlazar con el armador de un buque sueco.
Desconociendo la teoría de la detección, y los conceptos de cobertura y persistencia, muchas veces hubo problemas al no concretarse la localización de un buque en un area que se esperaba estuviera y encontrarlo en el próximo vuelo o viceversa, no retomar contacto y perder el tracting de un blanco

c. Comunicaciones.

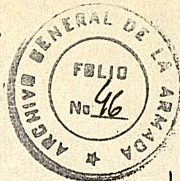
En este aspecto, tambien los procedimientos de la FAA y la ARA, en operaciones, fueron prácticamente incompatibles.
Las diferencias más notables son:

(1) La FAA trabajaba con una gran cantidad de frecuencias, le pertenecieran o no por asignación.

(2) Variaban sus planes de comunicaciones ("planes de Enlace") en forma muy frecuente, a veces con asignaciónes de frecuencias e indicativos con cambios diarios aprovechando para diseminar la información que todas sus estaciones son fijas o aterrizan en estaciones fijas con intérvalos muy cortos. Tuvieron frecuentes conflictos por planificar más de una operación con diferentes planes y no disponer de equipos, por prescindir, en el planeamiento, de los oficiales de comunicaciones.

(3) El personal que conducía las operaciones (A-3) empleaba poco y nada los mensajes navales y toda las comunicaciones eran prácticamente mediante radioconversación o conversación telefónica.





Los mensajes, en sí mismos, se utilizaban con finalidades que podriamos llamar "estratégicas". Es así que era posible que un mensaje "O", enviado por el Gobernador Militar Malvinas, pidiendo apoyo aéreo urgente, recibido a 1100 fuera leido por el A-3FAS a la mañana siguiente, pero que se recibiera de inmediato una radioconversación sobre el tema, pedida por el oficial de guardia de la BAM MALVINAS.

(4) Incorporaron equipo transreceptores marca GRINEL, con salto de frecuencia ("frecuency hopping") codificable, que parecieron de muy buena performance, pero eran incompatibles con los sistemas A.R.A.

(5) Utilizaban el teléfono directo "punto a punto" como si fuera una linea de seguridad. Recien hacia el término de las hostilidades incorporaron criptófonos marca "DATOTEK" (criptosistema "MAPA") en sus numerosas ligazones con CAE y BAMs, pero practicamente no los empleaban.

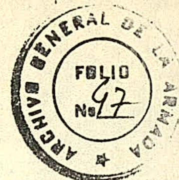
(6) Utilizaban las mismas máquinas de cifrar que la A.R.A., pero con procedimientos (claves) muy distintos.

(7) No tenían ningún criptosistema instalado para comunicaciones con aeronaves.

Cabe aclarar que los criptosistemas para uso conjunto "MAPA", para telefonía y "LINCE", para teletipo, ambos marca "DATOTEK", fueron de muy baja performance.

d. Inteligencia:

El manejo de la información, dentro de la FAS fué hecho muy a la ligera en particular hasta el 16/17 de mayo, fecha en que se hizo cargo de A-2 un Comodoro de la Especialidad (hasta ~~ese~~ momento ocupaba el cargo un Mayor no especializado). A partir de ese entonces la FAS comenzó a hacer apreciaciones de inteligencia y mejoró el intercambio FAS/COOP.
Durante todo el período se trabajó sin calificar el valor de la información y comprobar su fuente. Hasta la fecha citada eran muy frecuentes las retramisiones erróneas, datos equivocados, falta de concurrencia de la hora en los hechos que interesaban etc.
Al personal que conducía las operaciones COFAS/A-3 sólo le interesaba la información instantánea y menospreciaban las apreciaciones o resúmenes periódicos ("no nos sirve información vieja").
No obstante ello, el personal de inteligencia apreció mucho la actualización diaria y apreciaciones del COOP.
Merece una mención especial(y análisis por el nivel que corresponda) la provisión por parte de la FAA de información sobre unidades enemigas "de fuente confiables" / "el amigo invisible" / "ojo mágico", sobre las cuales circularon diferentes versiones sobre procedencia y confiabilidad.
Tenian muy bien organizado el sistema de interrogatorio posvuelo de tripulantes, del cual enviaban mensajes desde las BAMs, (en algunas oportunidades fueron destribuidos al Grupo de Enlace).De los formularios y procedimientos utilizados se pasó información al N-2 del COAN.



e. Guerra Electrónica:

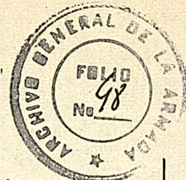
En el area de la guerra electrónica la FAA estaba en cero, pero le prestó una especial atención, puso un Jefe a cargo y trabajó en coordinación o usufructuando facilidades del E.A. en lo concerniente a inteligencia de las comunicaciones (interceptación y radiogoniometría) e interferencia de las mismas.
Incursionó en el area del engaño de comunicaciones (engaño imitativo) y los resultados obtenidos fueron pobrísimos por lo burdo de los procedimientos.
Es de destacar que, tanto en la interferencia como en el engaño se trabajó en forma independiente, lo que acarreó interferencias mutuas. (Ver fojas A-22).
Se logró por lo menos, un intercambio de información FAS/COOP, pobre hasta que se decidió incorporar un oficial a esos fines.
El Teniente de Navío FIGUEROA permaneció 3 días, practicamente tras la capitulación de PUERTO ARGENTINO, y fué replegado cuando la FAS le pidió un informe y opiniones que superaban sus atribuciones y podrían tener implicancias para el futuro. El Teniente FIGUEROA recibió ordenes de presentar un informe detallado al COOP (CGECOBERVALES).

3. FUNCIONES Y NIVEL DEL OFICIAL DE ENLACE

No se efectuó el intercambio de oficiales de Enlace mediante acuerdo que fijara sus funciones (como se hizo en el despliegue operacional de 1978).
El COFAS vió, en un primer momento, en el Oficial de Enlace, un medio para hacer que la ARMADA siguiera sus instrucciones en la Guerra "aeromarítima" que iba a desarrollar y sintiendo que el eje de la acción pasaba por COMODORO RIVADAVIA, pretendía que el Oficial de Enlace tuviera un nivel de resolución mayor, pero sólo para dar acuerdo, sin consulta previa, a sus decisiones.
Pese a ello, en ningún momento incorporó al Oficial de Enlace a su E.M. ni hizo intento alguno para integrarlo. Por ejemplo, diariamente había una o dos reuniones con los Jefes de Departamento y otros Comodoros del Escalafón "A", a la que no concurría el Oficial de Enlace.
Como yá se expresó en 1.s. de este Anexo, hubo reticencia en la provisión de información, y en ningún momento se proveyeron al Grupo de Enlace los planes ni ordenes de operaciones del CAE, COMANDEF, CODASUR o COFAS.
Pese a que los Oficiales de Enlace se intercambiaron a pedido de la FAA, la FAS no se hizo cargo de los gastos de alojamiento y comida cuando trasladó la sede del Comando a la ciudad.

4. SATISFACCION POR LA FAS DE REQUERIMIENTOS FORMULADOS VIA GRUPO DE ENLACE

a. Fueron muy bien satisfechos los pedidos referentes a transportes, pese a las dificultades crecientes a medida que el bloqueo se hizo más efectivo.



b. Los requerimientos de avión cisterna, en un principio fueron satisfechos en forma altamente satisfactoria, pero a medida que progresaron las operaciones se hicieron más complejos y si bien en general se los obtuvo, fué más por decisión de los oficiales de la sección respectiva ("transporteros" injertados en un ambiente "cazador") que por la de COFAS) A-3.

c. No fueron satisfechos los requerimientos de reconocimiento aero-fotográfico.

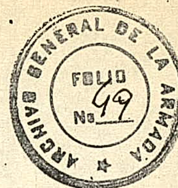
d. Tampoco fueron satisfechos los pedidos de PAC sobre el blanco/escolta. Cabe aclarar aquí que tampoco lo proveían a sus agrupaciones de ataque olvidando el principio de la "superioridad aérea", en base a una decisión apresurada tomada el 1° de mayo, tras el primer ataque. Ese día se produjeron los derribos de 4 aviones: 1-MK-62 atacante (derribado al cruzarse con un Grupo Naval enemigo en su derrota a Malvinas) y 3 aviones de Defensa Aérea: 2 M-III y 1-MV.
Sin analizar el detalle de cada caso, se adoptó el principio de que la "defensa aérea era poco redituable" dado que la gran amenaza era los misiles superficie-aire y así se trabajó hasta que pocos días antes de la caída de PUERTO ARGENTINO, al intentar interceptar un VULCAN mantuvieron PAC sobre MALVINAS, con M-III durante 1 1/2 hora aproximadamente, período durante el cual cesaron los vuelos de HARRIER.
Sobre este tema, en varias oportunidades se intentó explicar el tema estacionamiento de la PACs (en base a la resolución de la ecuación de la interceptación), con resultado negativo.

e. Los pedidos de retransmisiones en vuelo y vuelos de LEAR-JET para inducir movimientos de PACs fueron satisfechos en forma aleatoria.

f. Con respecto al HOSPITAL REUBICABLE, que supuestamente era el encargado de la evacuación sanitaria conjunta vía COMODORO RIVADAVIA, en la práctica poco hizo por el personal de la ARMADA (cuyo destino final debía ser la BNPB) y fué necesario incorporar un médico y un enfermero naval para atender los problemas de encaminamiento de personal propio.

APENDICES: I Recorte Periodístico

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante la FAS



FUERZA AEREA: VUELO RASANTE

BUENOS AIRES (Especial para Noticias Argentinas por Yofre García) Antes del 2 de abril, la participación de la Fuerza Aérea se remitía - en las actas oficiales del proceso- a un 33 por ciento de la cúpula del poder. Sin embargo, nadie creía que ese reparto fuera equitativo y, en los hechos, la aviación parecía ocupar un escalón inferior a la Armada, la que a su vez aparecía también retrasada en su relación con el Ejército. Después de la reivindicación de Las Malvinas, este cuadro de situación se ha modificado sensiblemente.

Son varias las causas:

Si bien en la etapa de recuperación de Las islas, la Fuerza Aérea no cumplió un rol preponderante, la posterior defensa del archipiélago contó en su mayor parte con la responsabilidad de ella. Y, para ser justos, esa responsabilidad fue en exceso cubierta por los oficiales que han comandado los aviones de combate, cuestión elogiada y reconocida en el país y en el exterior.

Este hecho, además de la capacidad y el arrojo, demostró la vigencia e imprescindibilidad de esta fuerzg en el futuro desarrollo de la estrategia global. En esto coinciden casi todos los centros de estudios del mundo. Como es natural, luego de este "banco de pruebas" el crecimiento de una fuerza necesariamente requiere - por razones de equilibrio- el posible retraso de otra.

- Junto con estos episodios de características militares, paralelamente algunos hombres de la Fuerza Aérea se han revelado como eximios pilotos para tratar la cuestión política, ya sea en el plano interno como en el externo. Tres nombres se destacan con nitidez: Basilio Lami Dozo, José Miret y Julio César Porcille. El trío, cada uno por cuerda separada - pero, se supone, dentro de un esquema coincidente- produjo evidencias de claros objetivos políticos.

En mas de un lugar hubo interés por computar la cantidad de reportajes y declaraciones formuladas por el comandante Lami Dozo, en la mayoría de los cuales delineó una personalidad que hasta el momento parecía ocultarse tras el manto de la Junta Militar.

Miret, por su parte, se perfiló primero como el hombre de las alternativas económicas- fue el quien preparó algunos planes de emergencia y citó a los economistas- para constituirse luego en el principal vocero de las tres fuerzas en sus negociaciones con altas figuras de la administración Reagan y de Naciones Unidas.

Esta actitud de independencia, según señalan algunos expertos tendía a reflejar un cambio en la política exterior Argentina, que hasta ese momento se conducía - en Washington y Nueva York- por la influencia del general Miguel Mallea Gil.

En cuanto a Porcille, Ministro de Trabajo, se le reconoce que algunas maniobras planeadas desde su cartera han logrado esterilizar medidas de acción directa.

Si bien ha participado en el congelamiento salarial, resulta evidente que ha sido el ministro que mas ha insistido para transformar esas decisiones de economía.

Y en el tema de la división sindical, los arrebatos iniciales de la CGT Brasil por cierta preferencia a favor de la nueva CGT Azopardo han comenzado a desvanecerse, entendiendo los gremialistas que los errores de conducción deben atribuirse a ellos mismos y no lo que se formule oficialmente.

Con estos elementos, puede comprenderse la gravitación futura que tendrían algunas ideas motrices lanzadas desde el edificio Cóndor.



Brigadier Basilio Lami Dozo, comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, arma que hasta hoy viene desarrollando junto a las otras fuerzas, un rol protagónico en la lucha contra la agresión británica.

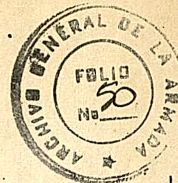
Lami Dozo no descartó un "gabinete de coalición" o de "convergencia" abriendo perspectivas al grupo de civiles que en la actualidad redacta una propuesta política titulada "Síntesis Cívico Militar" (el responsable de este documento es el Dr. Ricardo Yofre, a quien acompañarían Francisco Mezzadri, José María Llados, y Félix Loin, entre otros)—

Esto es que el acontecimiento del 2 de abril no solo hace prevalecer a una fuerza sino, también, permite el florecimiento de una tendencia que impulsa una recomposición de las líneas internas, tanto en las fuerzas armadas como en el orden político.

Una actitud semejante solo concluye con la eliminación de algunos personajes irritantes- como podrían ser el Dr. Roberto Alemann- y el progresivo deslizamiento de la conducción del estado hacia manos civiles. Claro que estos intentos tendrán su réplica, convirtiéndose los próximos meses en testigos de una puja cuyos protagonistas ya aparecen totalmente perfilados.

ANEXO "D"

Nº ....
Letra ....



OPERACION "MALVINAS"

INFORME DEL GRUPO DE ENLACE A.R.A. ANTE EL COMANDO DE LA FAS

ANEXO "D"

AYUDA MEMORIA CON REQUERIMIENTOS PARA CUBRIR LA TAREA DE OFICIAL DE ENLACE

1. Intercambio de Oficiales de Enlace

a. No existiendo una adecuada doctrina ni habiendo procedimientos para Operaciones Conjuntas, es imprescindible que cuando se destaque este tipo de grupo, se labren acuerdos, a fin de delimitar claramente las funciones y tareas asignadas, así como las facilidades que se brindarán al grupo.

b. Al establecer esos acuerdos se deben adoptar recaudos para evitar interferencias mutuas en el caso de que haya intercambio recíproco de enlaces.

2. Nivel de Requerimientos

a. El nivel de los requerimientos de personal y material variará en función de:

(1) Nivel de los Comandos que se enlazan.

(2) Tareas que se le asignen al grupo y sus implicancias.

(3) Lejanía/cercanía con establecimientos navales.

b. Los requerimientos que aquí se formulan responden a las siguientes circunstancias (similares a las dadas en el conflicto):

(1) Enlace entre Comando de Teatro/Comando de Fuerza de Tareas subordinada (COATLANSUR/COAN) y el Comando de una Fuerza Aérea de Tareas (COFAS).

(2) Tareas asignadas:

(a) Intercambio permanente de información.

(b) Asesoramiento permanente sobre temas especializados.

(c) Encaminamiento permanente de requerimientos mutuos.



(d) Encaminamiento de cargas, personal y correspondencia de la ARMADA (por ser COMODORO nudo de comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas para esta situación).

(e) Encaminamiento de evaluaciones del personal de la ARMADA.

Estas tareas implican:

- Montar una Central de Operaciones (reducida), Central de Comunicaciones y Estación Receptora (interceptación de comunicaciones de exploración) y Cifrario, con cubrimiento permanente.
- Montar una central de movimiento de personal y cargas y estafeta.

(3) Facilidades navales en la zona:

No se disponían, excepto las precarias de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

3. Requerimientos de Personal

a. Oficial de Enlace: Escalafón Naval Comando. Debe ser un Oficial Superior o Jefe de similar jerarquía que el 2do. Comandante/Jefe de EM del Comando al cual se lo asigne.

b. Central de Operaciones:

(1) Tres Jefes (como mínimo Capitán de Fragata) del Escalafón Naval Comando, para cubrir servicio en forma permanente. Es conveniente determinar las orientaciones/capacitaciones, en función del tipo de Comando y naturaleza de las operaciones a emprender.

(2) Tres SS.OO., Escalafón Naval Comando, a iguales fines (como ayudantes). Por lo menos uno de ellos para actuar como Jefe de Comunicaciones.

(3) Tres Suboficiales Primeros/Segundos Operaciones/Furrieles, para llevar ploteos, registros, historia de las operaciones, etc. y actuar como operador telefonista.

(4) Central de Comunicaciones, Estación Receptora y Cifrario:
Debe determinarse en función de cantidad de equipos, circuitos a cubrir, etc.
De no modificarse la actual situación de total incompatibilidad en las comunicaciones de las FF.AA., es necesario contar con redes y cifrario propios, de manera tal de ser autónomos, tanto en comunicaciones por línea física/virtual como radioeléctrica.

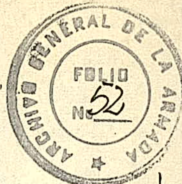
(5) Central de Movimiento de Cargas/Personal:
En si misma debe funcionar en forma autónoma con respec

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



to al Grupo Enlace y por lo tanto debe tener un Jefe a cargo y contar con personal para:

- Evacuación Sanitaria y encaminamiento, control y registro del personal propio internado en hospitales locales.
- Pañol de equipo: reposición de uniformes, provisión de equipo para internados, etc., al personal evacuado y en tránsito.
- Terminales de carga, como coordinadores, pañoleros, registro, control y encaminamiento de las cargas y correspondencia.
- Conducción de los vehículos asignados o requisados (para servicio local del Grupo de Enlace y de la Central de Movimiento de Personal y Cargas).

4. Requerimientos de Material

a. Comunicaciones:

El material a proveer dependerá, como se ha expresado, de los circuitos y redes a cubrir, dando autonomía al grupo de enlace con respecto a las facilidades de la Fuerza ante el que ejerce enlace, integrándolo a redes y sistemas navales. Hay que tener en cuenta la necesidad de disponer de equipamiento que sea realmente portatil (movible y transportable), para contar con flexibilidades en las instalaciones terrestres (Centrales de comunicaciones móviles con autogeneración de energía).

b. Representación y dibujo - Cartografía - Librería:

Preverlo de antemano y proveerlo en cantidades como para hacer funcionar la Central de Operaciones.

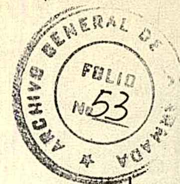
c. Movilidad:

Hay que proveer vehículos para movilidad del personal destacado, dado que normalmente los lugares de trabajo y los de descanso están distanciados, en especial cuando se trabaja fuera de bases y vehículo utilitario, tipo camioneta o camión chico para transporte de material.

5. Requerimientos varios:

a. El Grupo de Enlace debe contar con dinero en efectivo para solventar gastos de funcionamiento y eventuales. Entre ellos los de alojamiento y comida, dado que, por la experiencia de varias situaciones similares, es difícil que la Fuerza ante la que se ejerce representación cuente con facilidades, porque sus bases y casinos se ven saturados por sus efectivos.

b. Deben proveerse talonarios de órdenes de prestación de servicios (pasajes y cargas).



c. El personal destacado debe ser provisto de equipo individual similar al del personal de la Fuerza a la que es agregado. Por ejemplo, la FAA proveía a todo su personal: uniforme de combate, casco, bolsa-cama, colchón neumático y armamento portatil.

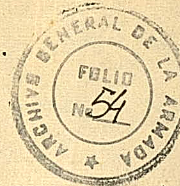
d. El Grupo de Enlace debe entrar en la lista de distribución de planes, órdenes de operaciones, etc. de la ARMADA, de manera de contar con información actualizada y recibir los Volantes Rectificativos y cambios.-

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante FAS

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº S/N
Letra S/L



BUENOS AIRES, 13 de julio de 1982.

OBJETO: S/Información Complementaria.

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, VICEALMIRANTE Dn. ALBERTO GABRIEL VIGO.

Complementando el Anexo "C" "PROBLEMAS ENCONTRADOS EN LA RELACION CON LA FUERZA AEREA" del INFORME DEL JEFE DEL GRUPO ENLACE ARA ANTE LA FAS elevado al señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, adjunto al presente un informe adicional sobre características apreciadas del Personal Superior de FAA, que puede servir para una mejor comprensión de los problemas expuestos en el citado Anexo.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original: Al destinatario.
Duplicado: Archivo.

Fdo
ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante FAS

ES COPIA

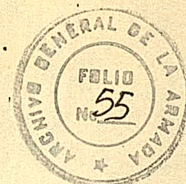
JORGE OSVALDO TROTTINO
CAPITAN DE FRAGATA

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



OPERACION "MALVINAS"

GRUPO DE ENLACE ARA ANTE LA FAS

CARACTERISTICA APRECIADAS DEL PERSONAL SUPERIOR DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

1. Relación entre cuerpos, escalafones y especialidades del personal superior de la FAA:

En la FAA existe una marcada diferencia entre la preminencia de los oficiales de cuerpo de combate y la de los otros cuerpos. Estos últimos tienen hacia los primeros un grado de subordinación que es practicamente independiente de la jerarquía y antigüedad relativa.
Dentro del cuerpo de combate esa diferencia se nota marcadamente entre el escalafón del aire y los escalafones técnico y general. El personal de estos dos últimos escalafones desempeñó tareas en forma de servicios, con escasas o nula intervención en la conducción de operaciones. Su integración en los EE.MM (Departamento Personal, Inteligencia, Logística, Comunicaciones, etc) es más ficticia que real, formando más bien parte de un E.M Especial o desempeñándose como servicios de un E.M.
La especialización a ultranzas de los pilotos genera grupos bien diferenciados, entre los que existen divergencias y rivalidades (que llegan a afectar el servicio), dificiles de imaginar en la A.R.A.
Se distinguen en forma neta cuatro grupos:

a. Pilotos de combates ("cazadores").

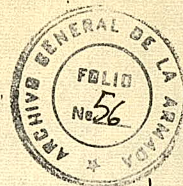
b. Pilotos bombarderos (en parte integrados a los "cazadores").

c. Pilotos de transporte ("transporteros").

d. Pilotos de helicopteros.

Cada uno de estos grupos ignora y/o menosprecia las tareas de los otros y ello llega a deteriorar la relación entre personas.

Entre el grupo de los pilotos de transporte se encuentran, en general, los individuos más lúcidos o de formación más integral, pero muy dogmaticos en su especialidad.
En el Comando de la FAS había neto predominio de "cazadores", con un muy pequeño aporte de "transporteros" y las relaciones generales durantes el conflicto respondieron al patrón "normal", descripto precedentemente.



SECRETO

2. Relaciones disciplinarias internas de la FAS

El trato entre el personal osciló entre lo campechano y lo descortés ó insolente.
Fué muy frecuente que, tanto un superior se desmandará en sus expresiones públicas hacía un subalterno, como que éste tambien lo hiciera con un superior y que el hecho se tolerara como normal.
Existe una fuerte tendencia a la subordinación por liderazgo, dentro de cada grupo de los señalados, en 1. y ello genera círculos o camarillas que se forman en los primeros destinos, que se comprobó suelen ser muy perdurables.
En general el personal está acostumbrado a tener que exigir lo que le corresponde y más aún se hace gala de la prepotencia como cosa normal. (Esta prepotencia, en muchos casos es imprescindible para obtener lo que procede: asiento en un avión donde hay personal más moderno, alojamiento y en el casino, etc.).

3. Nivel profesional - Doctrina - Adoctrinamiento.

En una gran generalización el nivel de capacidad intelectual del personal superior del Cuerpo de Combate Escalafón del Aire de la FAA es más pobre que el del Cuerpo de Combate Escalafón Naval Comando de la A.R.A.
El personal está muy adoctrinado y en ese sentido actúa coherentemente, aunque ese adoctrinamiento (aún en temas tácticos y técnicos), no siempre está sustentado en bases sólidas que provean argumentación válida para sostener un análisis crítico de los mismos.
El personal del Comando de la FAS no escapó a este patrón habitual, aunque la heterogénea fuente de procedencia de los miembros del improvisado E.M. disminuyó un poco la rigidez de esa coherencia (excepto en lo que podían llamarse "Objetivos Institucionales de la FAA).
En el terreno de los procedimientos, fueron muy proclives a introducir cambios radicales con frecuencia, que prontamente incorporaron a la "doctrina" en reemplazo de los anteriores, logrando rapidamente la diseminación de esos nuevos conceptos, los que normalmente pasaron a ser expuestos o defendidos con igual grado de vehemencia y frecuente falta de solidez, que los que habían reemplazado.
Igual fenómeno se presentó al encarar nuevos campos de actividad (Guerra Electrónica, p. ejemplo), en los que incursionaron con vehemencia, avidez y ligereza, pasando rapidamente de la humildad del no iniciado, a la soberbia del que cree ser experto.

4. Reciprocidad en el Intercambio de la Información

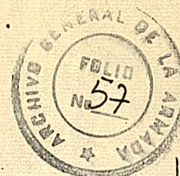
En reiteradas oportunidades la FAS retació u ocultó la información sobre las operaciones realizadas y sus resultados. Esta falta de información se vió agravada por la acción psicológica que unilateralmente llevaba a cabo la FAA o a los trascendidos que dejaba filtrar, que produjeron interferencias mutuas, tal el mentado caso del ataque al portaaviones HMS Hermes con el avión PUCARA que nunca se realizó

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



5. Relación con los integrantes del Grupo de Enlace:

Al poco tiempo de iniciadas las tareas se presentaron situaciones conflictivas, que se incrementaron en intensidad con el desarrollo de las operaciones. En función de las directivas recibidas y con el afán del cumplimiento de las tareas encomendadas al Grupo de Enlace, sus miembros reiteradamente soslayaron el enfrentamiento, tolerando actitudes personales destempladas, mucho más alla de lo que disciplinariamente sería aceptable en situación normal.

Cabe destacar que las recriminaciones hacia hechos o aspectos de la ARMADA (que ellos juzgaban erróneas), que inicialmente eran patrimonio de Brigadieres y excepcionalmente de Comodoros antiguos (y los "amigos"), se fueron haciendo paulatinamente comunes entre S.JJ. más modernos.
Hubo si en el grupo FAS, un reducido número de individuos diferentes (excepcionales para el medio predominante) que se mantuvieron como "interlocutores válidos" en cualquier circunstancia.

BUENOS AIRES, 13 de julio de 1982.

Fdo

ALBERTO L. PADILLA
Contraalmirante
Jefe Grupo Enlace ARA ante FAS

ES COPIA

JORGE OSVALDO TROITIÑO
CAPITAN DE FRAGATA